

Vientiselvitys Latimerialle – La Quinta Arts Festival

Maija Keskiivari

Tekijä(t) Maija Keskiivari	
Koulutusohjelma Liiketalouden ko	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Vientiselvitys Latimerialle – La Quinta Arts Festival	Sivu- ja liitesivumäärä 33 + 4
<p>Tämä opinnäytetyö on vientiselvitys Latimeria Oy:lle Yhdysvaltojen Kaliforniaan messuille. Työssä selvitetään kustannustehokkain keino viedä yrityksen tuotteita Yhdysvaltoihin vertailemalla neljän eri huolintayhtiön kuljetushintoja niiden antamien tarjousten perusteella.</p> <p>Opinnäytetyö sisältää sekä kvalitatiivisen tutkimuksen että kvantitatiivisen tutkimuksen ominaisuuksia. Esimerkiksi tuloksia on analysoitu numeerisesti mikä on tyypillistä kvantitatiiviselle tutkimukselle, mutta otoskoko on kuitenkin pieni mikä taas on kvalitatiivisen tutkimuksen piirre.</p> <p>Teoriaosuudessa kuvataan aluksi mitä käsitteet logistiikka ja huolinta tarkoittavat ja sisältävät sekä kuvataan hieman tapahtumalogistiikan erityispiirteiltä. Pääosin teoriaosuudessa kuitenkin perehdytään kansainvälisiin kuljetuksiin kustannusten ja messujen näkökulmasta. Teoriassa siis käsitellään tekijöitä, jotka vaikuttavat kuljetusten lopulliseen hintaan, kuten kuljetusmuodot, kuljetusasiakirjat, ja tekijöitä, joita tulee ottaa huomioon erityisesti messutapahtumissa, kuten väliaikaisen viennin asiakirjat ja kuljetuspakkaus.</p> <p>Opinnäytetyön empiirinen osuus on Latimeria Oy:lle tehty tutkimus. Tutkimus toteutettiin lähettämällä tarjouspyyntö huolitsijoille, joiden palveluihin kuuluu tapahtumalogistiikka. Vastauksena saatiin neljältä huolintayhtiöltä tarjous lento- ja merirahdista Yhdysvaltojen Kaliforniaan joista suurin osa sisälsi sekä vienti- että tuontirahdin. Näistä tarjouksista tein viisi eri kustannuslaskelmaa, joiden avulla voidaan verrata näiden neljän eri huolintayhtiön tarjouksia keskenään. Kustannuslaskelmissa verrattiin sekä meri-, että lentorahdin hintoja.</p> <p>Opinnäytetyön lopussa arvioidaan tuloksia kriittisesti ottaen huomioon tekijät, jotka vaikuttavat lopputulokseen. Tutkimuksen tuloksena saatiin selville, että edullisin vaihtoehto yritykselle kuljettaa tuotteitaan messuille Yhdysvaltoihin on Yritys 3:sen lentorahtikuljetus.</p>	
Asiasanat Kansainvälinen kuljetus, Kuljetuskustannukset, Latimeria Oy, Messut	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Aiheen valinta, tavoite ja aikataulu	1
1.2	Tutkimusmenetelmä ja opinnäytetyön rakenne	2
1.3	Toimeksiantaja.....	3
1.4	Käsitteitä	3
2	Logistiikka	5
2.1	Huolinta.....	5
2.1.1	Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät	5
2.1.2	Huolintasopimukset.....	7
2.2	Tapahtumalogistiikka	7
3	Kansainväliset kuljetukset	9
3.1	Kuljetusmuodot	9
3.1.1	Lentokuljetus.....	9
3.1.2	Merikuljetus.....	11
3.1.3	Yhdistetyt kuljetukset	12
3.2	Asiakirjat	12
3.2.1	Ata Carnet.....	13
3.2.2	Vienti- ja tuontiasiakirjat	14
3.2.3	TIB	15
3.2.4	Tulli & verot	15
3.2.5	Kuljetuspakkaus.....	16
3.2.6	Pakkausluettelo.....	17
3.3	Kuljetusvakuutukset	17
3.3.1	Tavarankuljetusvakuutus.....	18
3.3.2	Kuljetusvastuuvakuutus.....	20
4	Tarjouspyyntö	22
5	Case Latimeria Oy	23
5.1	La Quinta Arts Festival.....	23
5.2	Tutkimuksen toteutus	23
5.3	Tarjouspyyntöjen tulokset	24
5.3.1	Huolintayhtiöt	Error! Bookmark not defined.
5.3.2	Tarjoukset	24
6	Pohdinta.....	26
6.1	Tulosten tarkastelu.....	26
6.2	Johtopäätökset.....	30
6.2.1	Tutkimuksen reliabiliteetti	30
6.2.2	Lopputulos	31

6.3 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi.....	32
Lähteet	34
Liitteet.....	39
Liite 1. Opinnäytetyön aikataulusuunnitelma	39
Liite 2. Juha Luukkosen haastattelu.	40
Liite 3. Tarjouspyyntö	42
Liite 4. Toimeksiantajan palaute	43

1 Johdanto

Osallistuminen kansainvälisille messuille on tärkeää yrityksille varsinkin kansainvälistymisen alkuvaiheessa. Messuilla markkinoidaan yritystä, mainostetaan tuotteita sekä solmitaan uusia kontakteja ja ne ovat loistava tilaisuus yrityksen näkyvyyden ja tunnettuuden lisäämiseen. (Vahvaselkä 2009, 250–251.)

Messuosallistumiset tulee olla priorisoituja ja hyvin suunniteltuja, jotta niistä on hyötyä yritykselle. Messukustannukset voivat olla hyvinkin korkeat, joten yrityksen tulee tarkasti miettiä mille messuille kannattaa osallistua. Yksi osa messukustannuksista, johon tässä opinnäytetyössä keskitytään, on messutavaroiden kuljetuksiin liittyvät kustannukset. (Yrittäjät 2014a.)

Tämän opinnäytetyön aihe rakentui omasta kiinnostuksestani kansainvälistä kauppaa kohtaan ja toimeksiantajayrityksenä toimivan Latimeria Oy:n tarpeesta selvittää kustannustehokkain tapa kuljettaa yrityksen tuotteita Yhdysvaltojen Kaliforniaan La Quinta Arts Festivaaleille. Yritys halusi myös käytännön tietoa tavaroiden viemisestä, esimerkiksi tulleista ja veroista, sillä aikaisemmin kaikki on hoidettu huolintayhtiön kautta ja yrityksen sisältä ei löydy alan koulutusta.

1.1 Aiheen valinta, tavoite ja aikataulu

Opinnäytetyön tutkimusaihetta valittaessa mietin ensimmäiseksi, mitkä ovat omia kiinnostuksen kohteitani, jotta työn tekeminen olisi mahdollisimman motivoivaa. Opintoni ovat painottuneet kansainvälisen kaupan alueelle, joten tuntui luonnolliselta valita tutkimusaihe kyseisestä aihepiiristä, jotta voin syventää tietojani kansainvälisestä kaupasta.

Aihe lähti rakentumaan omasta kiinnostuksesta kansainväliseen kauppaan, erityisesti vientiin ja tuontiin, liittyviin aiheisiin. Otin yhteyttä Latimeria Oy:hyn, joka toimii toimeksiantajayrityksenä opinnäytetyölleni, sillä yritys on aikaisemmin ollut mukana vienti- ja kansainvälistymisprojekteissa. Sovimme tapaamisen yrityksen kanssa elokuun loppuun, ja sen tuloksena päädyimme aiheeseen, joka vastaa minun omia kiinnostuksen kohteita ja on myös yritykselle hyvin ajankohtainen.

Opinnäytetyön tekemällä toivon syventävän omaa tietämystäni aiheesta, ja oppivan vielä lisää kansainvälisestä kaupasta ja toivon, että opinnäytetyöstä on hyötyä tulevaisuudessa työelämässä. Tavoitteena on myös saada opinnäytetyön avulla saavutettua uutta ja hyödyllistä tietoa Latimerialle ja saada vastaukset asetettuihin kysymyksiin.

Tutkimuksen pääongelma on:

- Vientiselvityksen laatiminen Latimerialle – La Quinta Arts Festival

Alaongelmana on

- Löytyykö tutkimuksen avulla kustannustehokkain tapa toimittaa tuotteet Yhdysvaltojen Kaliforniaan?

Opinnäytetyön tekeminen aloitettiin elokuun lopulla 2015, jolloin valittiin työn aihe toimeksiantajan kanssa. Aiheen valinnan jälkeen ja pääongelman muodostuttua alkoi tutkimuksen sisällön miettiminen ja rajaaminen. Aluksi opinnäytetyön teko aloitetaan aiheeseen liittyvän teorian kuvaamisella, jonka jälkeen siirytään opinnäytetyön empiiriseen osioon. Työn tekoa rytmittävät opinnäytetyöseminaarit, sekä oma aikataulusuunnitelma (liite 1). Tavoitteena on, että opinnäytetyö on valmis joulukuussa 2015.

1.2 Tutkimusmenetelmä ja opinnäytetyön rakenne

Tutkimuksessa käytetään triangulaatiota, eli siinä yhdistetään eri tutkimusmenetelmiä. Tämä tutkimus on siis sekä kvalitatiivinen (laadullinen), että kvantitatiivinen (määrällinen) tutkimus. Tutkimuksessa on käytetty suppeaa ja harkinnanvaraista otosta, joka on tyypillistä kvalitatiiviselle tutkimukselle. Kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käytetään numeeristen tulosten analysoinnissa ja havainnollistamisessa taulukoiden avulla. Myös aineistonkeruumenetelmissä käytetään molempia menetelmiä, sillä osa tieto saadaan haastattelun muodossa avoimina vastauksina, ja osa taas numeerisessa muodossa. (Virtual Statistics 2016.)

Opinnäytetyö jakautuu teoreettiseen viitekehykseen, jossa tutustutaan pääasiassa suomen- ja englanninkielisten kirjallisuuslähteiden sekä internetlähteiden avulla logistiikkaan ja kansainvälisiin kuljetuksiin kustannusten näkökulmasta. Siinä käydään läpi muun muassa mistä kaikista kustannuksista kuljetukset koostuvat ja mitä täytyy ottaa huomioon messukuljetustapauksissa. Lähteissä on huomioitu niiden ajankohtaisuus ja pyrkimyksenä on ollut käyttää vain mahdollisimman uusia lähteitä, jotta niistä saatu tieto olisi mahdollisimman paikkansa pitävää. Joitakin tietoja on myös täsmennetty haastatteluilla. Teorian jälkeen tulee opinnäytetyön empiirinen osuus, jossa tullaan esimerkiksi vertailemaan eri huolintayhtiöitä ja tapoja, joilla yrityksen tuotteet voidaan viedä Yhdysvaltoihin. Empiirisen osan tutkimusaineisto saadaan vientihuolitsijoiden kuljetustarjouksista. Yhdistämällä teoreettisen ja empiirisen osan pyrin selvittämään kustannustehokkaimman keinon viedä Latimerian tuotteet messuille Yhdysvaltoihin.

1.3 Toimeksiantaja

Latimeria Oy perustettiin vuonna 1994, eli noin 20 vuotta sitten. Yritys muutettiin osakeyhtiöksi vuonna 2012, jolloin myös aloitettiin tämän hetkiselä tuotesarjalla. Latimeria Oy valmistaa keittiövälineitä (muun muassa vateja ja salaatinottimia) ruostumattomasta teräksestä sekä myös kuparista. Tuotteet suunnitellaan itse ja ne tehdään käsityönä. Yrityksellä on käytössään ainutlaatuinen ruostumattoman teräksen värjäysmenetelmä, jota ei ole käytössä muilla. Liikevaihto vuonna 2014 oli noin 100 000–200 000 euroa, josta hieinan yli puolet (noin 60 %) tulee viennistä. Yhtiössä työskentelee kaksi henkilöä, Katriina Seppälä ja Juha Luukkonen. (Luukkonen & Seppälä 26.2.2014. Luukkonen 2.11.2015.)

Yrityksen tuotteita myydään nettikaupassa ja lisäksi heillä on noin 30 jälleenmyyjää sekä noin viisi liikelahja yhteistyökumppania. Suomen lisäksi jälleenmyyjä on Tanskassa, Sveitsissä, Ranskassa, Portugalissa, Italiassa, Belgiassa, Isossa-Britanniassa, Kanadassa, Yhdysvalloissa ja Israelissa. Myynti Yhdysvaltoihin on ollut tähän mennessä varsin satunnaista, mutta viennin määrä halutaan kasvattaa. (Luukkonen & Seppälä 26.2.2014.)

Yhdysvalloissa yrityksen tuotteita myydään kolmessa eri putiikissa, joten markkinoista on hieman kokemusta ennestään. Kuitenkin epäsuoran viennin osuus on suurempi kuin suoran viennin, koska esimerkiksi yhdysvaltalaiset turistit ostavat paljon yrityksen tuotteita Suomesta. (Luukkonen & Seppälä 26.2.2014.)

Latimeria Oy on aktiivinen messuosallistuja ja yrityksen tavoitteena on löytää joka vuosi uusia hyviä tapahtumia. He ovat vierailleet aikaisemmin messuilla Yhdysvalloissa Chicagossa sekä Philadelphiassa. Messut Philadelphiassa olivat tyyliltään samanlaiset kuin La Quinta Arts Festival -messut ja ne olivat yritykselle menestyksenkä tapahtuma. Euroopan tapahtumissa messutavarat on viety mukana lentokoneessa, mutta Euroopan ulkopuolissa tapahtumissa (esimerkiksi Philadelphian messuilla) on käytetty huolitsijaa. Ata carnet on yritykselle myös tuttu Korean ja Japanin tapahtumista. (Luukkonen 6.10.2015.)

Paketti, jonka yritys aikoo lähettää messuille, tulee olemaan noin 150 kg ja arvoltaan noin 30 000 €. Paketti tulee sisältämään ruostumattomasta teräksestä ja kuparista valmistettuja vateja. (Luukkonen 6.10.2015.)

1.4 Käsitteitä

Seuraavaksi on selitetty muutamia opinnäytetyössä esiintyviä käsitteitä.

Huolintaliikkeen tehtävänä on toimia viejän ja tuojan välikätenä ja viedä tavara turvallisesti määräpaikkaan. Huolintaliike huolehtii myös, että lähetykset hoidetaan kansallisten ja kansainvälisten lakien, direktiivien, määräysten ja sopimusten edellyttämällä tavalla, oikeaan aikaan, oikeassa paikassa ja kustannustehokkaasti. (Logistiikan maailma 2015c.)

Kansainvälinen kuljetus tarkoittaa kuljetuksia, jotka ulottuvat Suomen rajojen ulkopuolelle. Ulkomaankaupan kuljetuksissa valitaan meri-, lento-, rautatie-, auto-, posti-, yhdistettyjen kuljetusten, tai kuriirilähetysten joukosta. (Melin 2011, 194.)

Logistiikka on vanha termi, joka aikaisemmin on liitetty sodankäyntiin ja armeijan toimintoihin. 1950-luvulla termi liitettiin liikkeenjohtoon ja vastaa 2000-luvulla se keskittyi koko tilausketjun hallintaan. Logistiikkaan kuuluu materiaali-, tieto- sekä rahavirtojen ohjaamista ja suunnittelua. (Logistiikan maailma 2015a.)

Väliaikainen vienti tarkoittaa sitä, kun tavara tuodaan takaisin lähtömaahan muuttumattomana. Vienti on väliaikaista vietäessä tavaraa esimerkiksi näyttelyä varten. Väliaikaisessa viennissä voidaan käyttää asiakirjana muun muassa Ata carnet'a, joka korvaa esimerkiksi vientiasiakirjat ja vientimaassa tarvittavat tulliasiakirjat. (Tulli 2013.)

2 Logistiikka

Logistiikkaa kutsutaan myös nimellä toimitusketjun hallinta. Logistiikka tarkoittaa materiaa-
livojen ohjaamista alusta loppuun saakka minimoiden toimintoihin liittyvät kustannukset
ja turvallisuusriskit. Logistiikan tavoitteena on siis mahdollisimman alhaisin kustannuksin
tuottaa asiakkaan haluama palvelutaso. Logistiikan kustannukset voidaan jakaa neljään
eri kategoriaan, kuljetuskustannuksiin, joihin tässä opinnäytetyössä keskitytään, varastoin-
tikustannuksiin, hallintokustannuksiin ja pääomakustannuksiin. (Logistiikan maailma
2015a. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry 2010, 52.)

Logistiikkaan kuuluu varsinaisten materiaa-
livojen ja kuljetusten lisäksi tieto- ja rahavirto-
jen suunnittelu ja yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten tarkastelu. Logistiikkaa tarvi-
taan, jotta liike-elämä voi toimia kunnolla. Logistiset ongelmat, esimerkiksi lentoliikenteen
pysähtyminen, aiheuttaa paljon vahinkoa maailmantaloudelle. (Logistiikan maailma
2015a.)

2.1 Huolinta

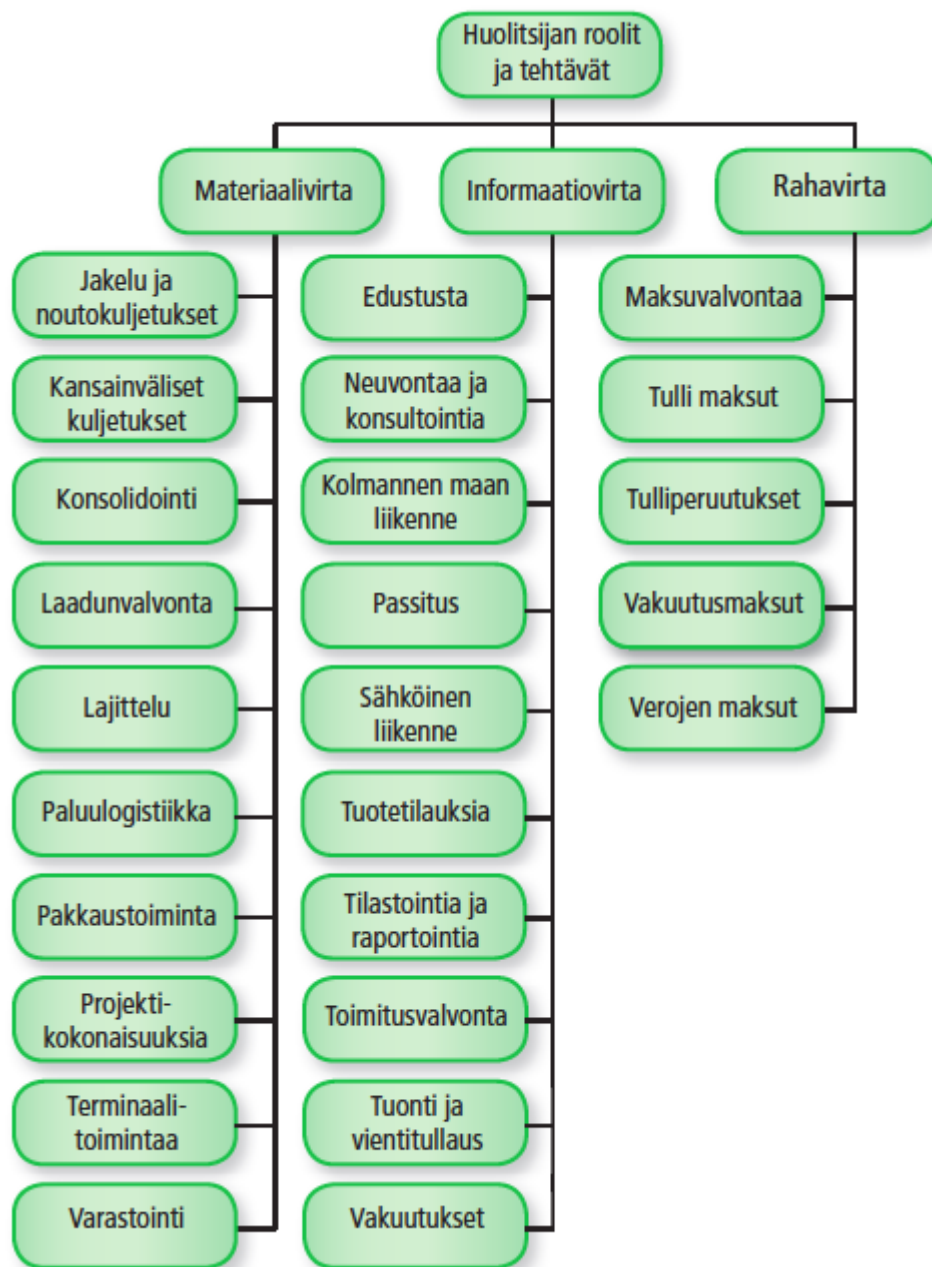
Huolinta on yksi logistiikan monista palveluista. Suomenkielessä huolinta on melko uusi
käsite, nimittäin vielä 1970-luvulla kuljetusalan ammattilaisesta käytettiin nimeä speditööri.
Ala on muuttunut paljon viimeisimmän 25–35 vuoden aikana ja nykyään huolintapalvelui-
hin kuuluu tavarankuljetus, yhteislastaus, varastointi, käsittely, pakkaus ja jakeluun liitty-
vät palvelut. Palveluihin kuuluu näiden lisäksi myös lisä- ja neuvontapalveluja, esimerkiksi
tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut sekä muiden asiakirjojen laatiminen. (Logisti-
kanmaailma 2015b.)

2.1.1 Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät

Suomen lainsäädännössä ei ole määritelty huolitsijan käsitettä eikä toimialaa. Tämä mää-
ritelmä löytyy vain harvojen maiden lainsäädännöstä. Alalle oli kuitenkin saatava yhteiset
pelisäännöt, joten tehtiin Pohjoismaiden Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM). Nä-
mä määräykset määrittelevät muun muassa huolitsijan yleiset tehtävät, kulujen korvaami-
sen sekä huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta koskevat määräykset. (Melin 2011, 232.)

Huolitsijan tehtävänä on huolehtia viejän/tuojan puolesta tavaralahetyksistä ja niihin liitty-
vistä toimenpiteistä. Huolitsijan velvollisuuksiin voidaan lukea toimitusvelvollisuus, tarkas-
tusvelvollisuus, toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus, lojaliteettivelvollisuus sekä tili-
tysvelvollisuus. Huolintaliikkeet huolehtivat, että lähetetty tavara pääsee määränpäähensä
kansallisten lakien, direktiivien, määräysten ja sopimusten vaatimalla tavalla. Huolitsijoi-

den tehtävät ovat kasvaneet vuosien varrella, ja nykyään niihin kuuluu monia erilaisia tehtäviä (kuvio 1). (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry 2010, 26. Melin 2011, 232, 235. Logistiikan maailma 2015c.)



Kuvio 1 Huolitsijan roolit ja tehtävät (Logistiikan maailma 2015d)

Rahdinkuljettaja on vastuussa kuljetettavasta tavarasta, sen katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana sekä myös tavarán viivästymisestä. Vastuu on kuitenkin rajoitettu, ja se vaihtelee kuljetusmuodoittain ja tavarán painon mukaan. Jos vahinko on kuitenkin seuraus toimeksiantajan virheestä, esimerkiksi puutteellinen pakkaus, huolitsija vapautuu vastuusta. Rahdinkuljettajan vastuusta ja vakuutuksista kerrotaan

enemmän kappaleessa 3.3.2. josta löytyy myös kattava taulukko rahdinkuljettajan enimmäisvastoista (taulukko 4). (Melin 2011, 238–239.)

2.1.2 Huolintasopimukset

Huolintasopimuksessa määritellään, mitkä kaikki palvelut se pitää sisällään ja huolitsijan tulee toimia sopimuksen mukaisesti. Sopimus voi sisältää muun muassa tullauksen, asiapapereiden hoitamisen, vakuutuksen, kuljetuksen sekä varastoinnin. Jos asiakkaalla on useampi lähetys vuodessa, voi vuosisopimus tulla edullisemmaksi. Vuosisopimuksessa sovitaan huolinta- ja kuljetushintojen lisäksi myös kuljetettavista määristä. Kaikkien vienti- ja tuontitapahtumien hoitaminen yhden huolintaliikkeen kanssa tuo asiakkaalle käytännön etuja, sillä huolintaliikkeelle voidaan jättää pysyvät huolintaohjeet ja huolintatapahtuma tulee sujuvaksi kun tiedetään toistensa toimintatavat jo ennestään. (Melin 2011, 234.)

Huolintasopimuksessa toimeksiantaja sitoutuu maksamaan sopimuksen mukaisen palkkion huolitsijalle ja noudattamaan vastuita ja velvollisuuksia jotka on säädetty PSYM:ssä. Huolitsija taas sitoutuu suorittamaan sopimuksessa määritellyt tehtävät, hoitamaan sopimuksenteon kolmannen osapuolen kanssa omissa nimissä toimeksiantajan laskuun, noudattamaan PSYM:n yleisiä määräyksiä ja maksamaan asiakkaan puolesta esimerkiksi rahdit, mahdolliset verot ja maksut sovittua korvausta vastaan, jos näin on sovittu. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry 2010, 30.)

2.2 Tapahtumalogistiikka

Jotkin huolintaliikkeet tarjoavat erikoispalveluinaan myös tapahtumalogistiikkaa, jota voidaan kutsua muun muassa myös nimillä messulogiikka tai näyttelylogistiikka. Tapahtumalogistiikka on tarkoitettu yrityksille, jotka osallistuvat esimerkiksi messuille tai vaikka artisteille, jotka ovat kiertueella ja tarvitsevat tämän vuoksi hieman erilaisia palveluja. (Beweship 2015. DHL 2015a. Suomen messulogiikka 2010a.)

Tapahtumalogistiikka eroaa tavallisesta logistiikasta sen sisältämien palvelujen osalta. Suomen messulogiikan internet -sivuilla palvelut ovat eroteltu tulo-, messu-, sekä lähtöpalveluihin. Palvelut voivat erota huolintaliikkeiden välillä, mutta pääasiassa ne ovat samoja. Taulukosta 1 näkyy, mitä palveluita kuuluu kuhunkin kohtaan. Messuille osallistuva yritys voi itse määrittää tarvitsemansa palvelut. (Suomen messulogiikka 2010b.)

Tulopalvelut	Messupalvelut	Lähtöpalvelut
<ul style="list-style-type: none"> • Kuljetus • Tullauspalvelut • Lähetyksen seuranta • Saapumis- ja kuntoraportit 	<ul style="list-style-type: none"> • Lähetyksen vastaanotto • Tarkastus, purku ja toimitus osastolle • Mahdolliset asennukset • Nosto- ja purkutyöt messuosastolla • Varastointi • Tavaroiden nouto • Lähetyksen luovutus ja dokumentit 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuljetus • Tullauspalvelut • Lähetyksen seuranta

Taulukko 1 Tapahtumalogistiikka (Suomen messulogiikka 2010b)

3 Kansainväliset kuljetukset

Kansainväliset messut aiheuttavat yrityksille paljon kustannuksia. Näitä kustannuksia ovat esimerkiksi osallistumiskulut, messuosaston suunnittelu, majoitus ja matkakulut, sekä messutavaroiden kuljetuskustannukset, joten on tärkeää löytää kustannustehokkain tapa viedä tavarat messupaikalle. Kuljetusten suunnittelu Yhdysvaltoihin sisältää monia vaiheita. Niissä on otettava huomioon aikataulu, lähtö- sekä kohdemaan tullauskäytännöt, tarvittavat asiakirjat sekä tulliselvitysajat. Seuraavaksi käsitellään opinnäytetyön tutkimuksen kannalta oleellisia kuljetusmuotoja, asiakirjoja, tullirajoituksia, kuljetusvakuutuksia sekä kustannuksia. (Vahvaselkä 2009, 252, 258. Exhibitor 2015.)

3.1 Kuljetusmuodot

Kansainvälisiä kuljetuksia voidaan hoitaa ilma-, meri-, rauta-, tai maanteitse joista ehdotomasti suosituin kuljetusmuoto on merikuljetus. Kuljetustavan valintaan vaikuttaa muun muassa kuljetuskustannukset, tavarán määrä ja mitat, määrämaa, tavarán arvo, tavarán vahingoittumisalttius, toimitusaika sekä asiakaspalvelun laatu. Näiden tekijöiden perusteella voidaan päätellä, mikä kuljetusmuoto soveltuu parhaiten kyseessä olevaan tapaukseen. (Melin 2011, 194–195.)

Kuljetettaessa tavaroita Suomesta Yhdysvaltoihin pääasiallisina vaihtoehtoina on tavallisesti lento- tai merikuljetus, sillä maiden välissä on valtameri, joten rautatie- ja maantiekuljetus eivät sovellu kuljetusmuodoiksi. Lentorahdissa kestää normaalisti vain muutama päivä, kun taas merirahdissa voi mennä jopa neljästä kuuteen viikkoon, tai jopa vielä enemmän. Yrityksen on mietittävä, voivatko he olla ilman messuille lähetettäviä tuotteita noin kolmen kuukauden ajan; menomatka, messut sekä paluumatka. Seuraavaksi tulen käsittelemään vain ilma-, meri- ja yhdistelmäkuljetuksia, sillä ne ovat oleellisemmat tutkimuksen kannalta. (Exhibitor 2015.)

3.1.1 Lentokuljetus

Lentokuljetusten osuus Suomen ulkomaankaupasta oli vuonna 2014 vain noin 0,3 %. Kuljetustavan etuina on nopeus, luotettavuus, laaja reittiverkosto, harvat uudelleenlastaukset ja halvempien pakkausmateriaalien käyttömahdollisuus. Miinuspuolena ovat korkeat rahtikustannukset sekä lähetyskohtaiset mitta- ja painorajoitukset. Laskettaessa lentorahtimaksuja yhdistetään yleensä paino ja koko, joten on kalliimpaa kuljettaa isoja ja painavia tavaroita. Kun lähetettävä tavara painaa alle 450 kg, lentorahti voi olla halvempi vaihtoehto kuin merirahti, riippuen kuitenkin siitä, mikä pakkauksen tilavuus on. Lentorahti sopii siis kuljetuksille, joissa:

- tavarán arvo on korkea suhteessa painoon,
- nopean kuljetuksen ansiosta tavarán kunto säilyy hyvänä,
- tavarán pintakuljetus vaatii useita käsittelyvaiheita sekä siirtoja kuljetusvälineestä toiseen. (Exhibitor 2015. Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry 2010, 290. Melin 2011, 218. Tulli 2015a.)

Suomesta viedään suuri osa lentorahtia suuremmille lentokentille rekkakuljetuksilla. Esimerkiksi Amerikkaan ja Aasiaan lähtevä lentorahti voidaan kuljettaa rekoilla Keski-Eurooppaan suuremmille lentokentille joissa tavara lastataan lentokoneisiin. Lentorahti kulkee pääasiallisesti reittiliikenteessä joko matkustajakoneissa tai rahtikoneissa. Tärkeä asia lentorahdissa on reitin valinta, sillä se vaikuttaa kuljetuksen keston. Nopein vaihtoehto on suorat lennot, jolloin rahti kuljetetaan suoraan lähtöasemalta samalla koneella määräasemalle. Jos lähetykset menevät useampien siirtoasemien kautta, lähetyksen kesto voi pidentyä jopa muutamalla vuorokaudella. Varsinkin isommilla lentokentillä siirtoajat voivat olla jopa vuorokauden pituisia. (Melin 2011, 218–219.)

Lentokuljetuksissa tärkein asiakirja on lentorahtikirja (Air Waybill - AWB). Lentorahtikirjalla on useita tehtäviä, se:

- vahvistaa lähettäjän, huolintaliikkeen ja lentoyhtiön välillä tehdyn kuljetussopimuksen,
- vahvistaa, että lähetys on hyväksytty lentolähetykseksi,
- on lähettäjän vakuutus siitä, että on noudattanut kuljetusehtoja,
- on tärkeä asiakirja muun muassa tulli- ja pankkitoiminnoissa,
- toimii kuittina suoritetusta rahti- ja vakuutusmaksusta,
- on lähettäjän todistus määräämisoikeudesta,
- määrittelee rahdinkuljettajan vastuurajat,
- sisältää tavarán käsittely-, kuormaus- ja varastointiohjeet. (Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry 2010, 291. Melin 2011, 219.)

Lentorahdin turvavalvontaa on vuosien mittaan tehostettu, ja liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) on rahtihuolitsijoiden ja lentoyhtiöiden kanssa yhteistyössä luoneet lentorahdin turvavalvontajärjestelmän. Turvatarkastuksen tarkoituksena on estää rahtiin ja muuhun lentokoneessa kuljetettavaan tavararaan kohdistuvat laittomat teot, jotka vaarantavat lentoliikennettä. Turvatoimenpiteet ovat lisänneet muun muassa lentoyhtiöiden ja rahtihuolitsijoiden kustannuksia, jotka joudutaan perimään lentorahdin lähettäjältä. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry 2010, 298.)

3.1.2 Merikuljetus

Suurin osa ulkomaankaupan kuljetuksista tapahtuu meriteitse ja vuonna 2014 jopa 83 % kaikista ulkomaan tavarakuljetuksista muodostui merikuljetuksista. Se on perinteisin kuljetusmuoto ja myös tuhansia vuosia vanha. Merirahti voidaan jakaa kolmeen kuljetusjärjestelmään: hakurahti-, linja- ja sopimusliikenteeseen. Hakurahtiliikenteessä kuljetetaan esimerkiksi viljaa, hiiltä ja öljyä, linjaliikenne laivat ovat muun muassa konttilaivoja, joissa kuljetetaan kappaletavaraa, ja noin 10–15 % maailman kauppalaivastosta on linjaliikenteessä. Linjaliikenteessä käytetty asiakirja on konossementti. Konossementtiin on painettu varustamon kuljetusehdot (=linjaehdot), jotka korvaavat erillisen rahtaus sopimuksen. Sopimusliikenteeseen taas kuuluvat esimerkiksi auto- ja malmikuljetukset ja siinä osapuolet sopivat keskenään kuljetusehdoista. (Fintra 2008 11-2. Melin 2011, 196–198. Tulli 2015a.)

Konttiliikenteessä käytetään rahdinmääräytymisperusteina tavallisesti FCL:ää (Full Container Load) ja LCL:ää (Less than Container Load). FCL tarkoittaa, että tavarän lähettäjä lastaa kontin itse tai toimittaa tavarän rahdinkuljettajalle lastattavaksi ja LCL tarkoittaa, että tavara lähetetään satamaan tai terminaalin konttiin lastattavaksi ja puretaan purkusalmissa. LCL -kontissa kuljetetaan useiden laivaajien lasteja. Koska tässä tutkimuksessa kyseessä on melko pieni lähetys, rahdinmääräytymisperusteluna käytettäisiin LCL:ää. (Logistiikan maailma 2015e.)

Konttiliikenteeseen sisältyy myös muutamia lisiä liittyen konttien käsittelyyn. Näitä ovat esimerkiksi THC (Terminal Handling Charge), CSC (Container Service Charge) ja ETC (Equipment Transfer Charge). (Logistiikan maailma 2015e.)

Merirahdin suuruuteen vaikuttaa muun muassa:

- kuljetusmatka,
- lastaus- ja purkaukustannukset,
- tavarän painon ja tilavuuden suhde,
- tavarän arvo ja määrä,
- kuljetusjärjestelmä,
- tavarän nimike,
- pakkauksen laatu.

Näiden lisäksi peritään esimerkiksi polttoaineliset ja valuuttaliset. (Melin 2011, 201.)

Meriliikenteessä on käytössä asiakirjoina rahtaus sopimus (charter party), aikaisemmin mainittu konossementti (bill of lading B/L) ja merirahtikirja (liner waybill LWB). Rahtaus sopimusta käytetään hakurahtiliikenteessä ja se on erillinen rahtaus sopimus rahdinantajan

ja -ottajan välillä. Rahdinantaja voi olla esimerkiksi viejä tai huolintaliike ja rahdinottaja on varustamo. Sopimuksessa sovitaan muun muassa tavaraa kuljettavasta aluksesta, lastista, lastaus- ja purkusatamista sekä lastausajasta. Konossementtia käytetään linjaliikenteessä kuljetusasiakirjana. Tämä asiakirja toimii kuittina vastaanotetusta tavarasta, josta ilmenee myös tavarán määrä ja ulkoinen kunto. Merirahtikirja on asiakirja, joka yleensä korvaa konossementin. Sitä käytetään usein silloin, kun etäisyys myyjän ja ostajan välillä on lyhyt ja kuljetus hoituu nopeasti. (Melin 2011, 201–202, 204.)

3.1.3 Yhdistetyt kuljetukset

Yhdistetyissä kuljetuksissa (combined transport) käytetään useampaa kuin yhtä kuljetustapaa. Tämä helpottaa lastin käsittelyä ja vähentää käsittelyvahinkoja. Yhdistetyt kuljetukset soveltuvat parhaiten yli 500 kilometrin matkoille ja ovat paras ratkaisu ulkomaankuljetuksille kun kotimaan osuus on etukuljetuksena viennissä tai jatkokuljetuksena tuonnissa. (Melin 2011, 223.)

Yhdistetty kuljetus on perättäiskuljetuksen muoto. Perättäiskuljetus tarkoittaa, että kuljetusta, joka perustuu yhteen sopimukseen, hoitaa useampi rahdinkuljettaja käyttäen samaa kuljetusmuotoa. Yhdistetty kuljetus eroaa tästä niin, että siinä käytetään erilaisia kuljetusvälineitä. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. 2010, 299.)

3.2 Asiakirjat

Kansainväliseen kauppaan kuuluu satoja erilaisia asiakirjoja. Asiakirjojen hankkimisesta ja laatimisesta tulee kustannuksia yritykselle, joten on tärkeää miettiä mitkä asiakirjat ovat tärkeitä, jotta välttyään turhilta lisäkustannuksilta. Huolintayhtiöt auttavat yrityksiä valitsemaan lähetyksen kannalta olennaiset asiakirjat. Asiakirjojen tarve määräytyy monen tekijän perusteella. Isona tekijänä vaikuttaa kohdema, johon tavara kuljetetaan. Euroopan Unionin (EU) jäsenyyden vuoksi ulkomaankaupan menettelyt käsitellään kahdella tavalla: yhteisö- ja sisäkauppa tarkoittaa EU:n sisäisiä tapahtumia, ja ulkokauppa tarkoittaa vientiä EU:n ulkopuolelle. Myös tavaralla on vaikutusta asiakirjoihin, esimerkiksi joidenkin tuotteiden vienti voi olla kiellettyä tai se vaatii erityisasiakirjoja (esimerkiksi elintarvikkeet ja kulttuuriesineet). (Fintra 2008, 1-1.)

Tutkimuksen tapaus ei ole aivan perinteinen vienti-/tuontitapahtuma, vaan kyseessä on messutapahtuma, eli väliaikainen vienti. Tämä on tärkeä ottaa huomioon mietittäessä tarvittavia asiakirjoja. Yhdysvaltojen tulli on määritellyt, mitä asioita kannattaa varmistaa viettäessä tavaroita maahan väliaikaisesti messuja varten:

- Ota selvää, kohdistuuko kyseisiin tuotteisiin mitään tuontirajoituksia,

- virallinen dokumentti, josta näkee messujen päivämäärän ja sijainnin,
- varmistus siitä, että yritys on näytteilleasettaja,
- dokumentit, joista ilmenee tavaroiden arvo,
- ole yhteydessä tulosatamaan ennen matkaa,
- jos tavaroiden arvo on yli \$2500, suositellaan väliaikaista vientiasiakirjaa (TIB = Temporary Importation Bond) tai Ata carnet'a,
- tarkista kohdistuuko tuotteisiin mitään rajoituksia ja
- ilmoita tullitariffikoodi. (U.S. Customs and border protection 2014.)

3.2.1 Ata Carnet

Ata carnet (Admission Temporaire, Temporary Admission) on tulliasiakirja, jota voidaan käyttää, kun tavaroita viedään väliaikaisesti Ata carnet -sopimukseen liittyneisiin maihin. Tavarat voivat olla muun muassa näyttelytavaraita, ammatinharjoittamisvälineitä, kaupallisia tavarannäytteitä, mainosmateriaalia tai tieteellisiä laitteita. Suomessa Ata carnetin myöntää Kauppakamari ja hakemuslomakkeen saa sähköisessä muodossa keskuskaupakamarin kotisivuilta www.chamber.fi. Hakemus tulee jättää vähintään viisi päivää ennen suunniteltua matkaa. (Kauppakamari 2015a. Melin 2011, 101.)

Asiakirjan tarkoituksena on helpottaa ja yksinkertaistaa väliaikaista tullivapausmenettelyä. Ata carnet korvaa:

- Vientiasiakirjat lähtömaassa
- Väliaikaisessa vientimaassa tarvittavat tulliasiakirjat
- Muodostaa kansainvälisesti hyväksyttävän takuun. Takuu kattaa mahdollisen tullin ja tuontiverot tuotavista tavaroista.
- Toimii tavaroiden kauttakulkuasiakirjana maasta toiseen. (Melin 2011, 101.)

Jos tavarat jäävät väliaikaiseen vientimaahan lopullisesti, carnet'n haltijan on oltava yhteydessä tulliin ja maksettava tuontitullimaksut, verot sekä muut mahdolliset maksut. Ata carnetin hinta muodostuu tavaroiden yhteisarvon sekä maiden lukumäärän mukaan. Asiakirjaa haettaessa Kauppakamarille maksetaan panttisumma, jonka saa takaisin palautettaessa Ata carnet'n takaisin Kauppakamariin. Kauppakamarin jäsenet saavat Ata carnet'n puoleen hintaan. Taulukko 2:n avulla näemme, että kyseisessä tapauksessa, kun lähetyksen arvo on noin 30 000 € ja maita on vain yksi, asiakirjan hinnaksi tulisi 380 € (190 € x 2) + pantti 360 €, eli yhteensä 740 €. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että pantin saa suurella todennäköisyydellä takaisin. (Kauppakamari 2015b.)



MAIDEN LUKUMÄÄRÄ

TAVAROIDEN ARVO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	PANTTI
0 - 2 000	70	85	100	115	130	145	160	185	200	215	70
2 001 - 9 000	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225	120
9 001 - 17 000	130	145	160	175	190	205	220	235	250	265	240
17 001 - 85 000	190	205	220	235	250	265	280	295	310	325	360
85 001 - 170 000	350	365	380	395	410	425	440	455	470	485	580
170 001 - 500 000	500	515	530	545	560	575	590	605	620	635	910
500 001 →	1 200	1215	1230	1245	1260	1275	1290	1305	1320	1335	2 400

→ jne. 15 euroa / maa
(myös transit-maat)

EI-JÄSENILTÄ PERITÄÄN KAKSINKERTAISET MAKSUT (MYÖS PANTTISUMMA).

Taulukko 2 Ata carnet –maksut 2015 (Kauppakamari 2015b)

Tutkiessani tarkemmin Ata carnet'a, löysin taulukon vuodelta 2011, jonka mukaan kyseistä asiakirjaa ei hyväksytä näyttelytavaroille Yhdysvalloissa, vaikka sekä Suomi että Yhdysvallat ovat liittyneet Ata carnet -järjestelmään. Lähetin sähköpostia kauppakamarin kansainvälisten asioiden asiantuntijalle Hanna-Leena Harmalle, joka varmisti tiedon pitävän yhä paikkansa. Näin ollen Ata carnet'a ei voida käyttää tutkimuksen tapauksessa. (Ata Carnet'iden hyväksyminen jäsenmaissa 2011. Harna 13.10.2015.)

3.2.2 Vienti- ja tuontiasiakirjat

Ata carnet'n lisäksi tavarat voidaan asettaa väliaikaiseen vientiin myös vienti-ilmoituksella. Tämän ilmoituksen avulla vientimaan tulli muun muassa valvoo mahdollisia vientirajoituksia ja -kieltoja, jotka kohdistuvat vietäviin tavaroihin ja kantaa mahdolliset vientitullit. Vienti-ilmoituksen tulee sisältää monia erialaisia koodeja, joista käy ilmi muun muassa, millainen kauppatapahtuma on kyseessä ja onko tavaroihin sovellettu aikaisemmin jotakin muuta tullimenettelyä. Kun tavara on asetettu väliaikaiseen vientimenettelyyn, siitä ei kanneta tuontivaiheessa tullia eikä arvonlisäveroa, jos tavara palaa takaisin muuttumattomana. (Tulli 2013, Tulli 2015b.)

Vienti-ilmoituksessa väliaikainen vienti ilmoitetaan menettelykoodilla 23 ja jälleentuonnissa menettelykoodi on 6123. Vienti-ilmoituksessa on myös käytävä ilmi kauppatapahtuman luonne, joka voi olla:

- tavaroiden toimitus korjattavaksi ja palautettavaksi sen jälkeen, koodi 60,
- yli 2 v kestävä vuokraus, lainaus tai käyttöleasing, koodi 91,
- muu liiketoimi, koodi 99.

Vienti-ilmoituksessa tulee lukea erityismaininnan koodi, joka on FIXBV ja tämän tekstikenttään tulee merkitä jälleentuonnin päivämäärä, joka tarkoittaa päivää, jolloin tavara tuodaan takaisin. EU:n menettelykoodiksi on ilmoitettava 2300, jos tavaroihin ei ole ennen vientiä sovellettu muuta tullimenettelyä, tai 2340, jos tavarat ovat aikaisemmin tuotu EU:n ulkopuolelta ja ovat luovutettu vapaaseen liikkeeseen. Kansalliseksi menettelykoodiksi tulee 999, jos ei sovelleta mitään kansallista menettelyä.

Väliaikaisen viennin voi muuttaa lopulliseksi vienniksi jos tavara ei palaudu EU:hun. Tämän oikaisupyynnön liitteeksi tulee toimittaa tavarankuoppalasku, mikäli tavara on myyty. (Tulli 2013.)

3.2.3 TIB

Temporary Importation Bond (TIB) on väliaikaisen viennin asiakirja, jota käytetään Yhdysvalloissa. Asiakirjan yhtenä ehtona on, että tavarat viedään myös maasta pois, eli ne ovat Yhdysvalloissa vain väliaikaisesti. Tullimaksun sijaan maahantuojalla maksaa asiakirjasta takuun, joka on kaksi kertaa tullimaksun ja verojen suuruinen. Jos tavaroita ei viedä määrääjässä pois Yhdysvalloista, täytyy maksaa sopimussakkoja, joka on kaksinkertainen tullimaksu näistä tavarista. Customs broker Yhdysvalloissa hoitaa tullimuodollisuuksia, ja sen kautta hankitaan myös TIB. Asiakirjaa ei voi käyttää kaikkiin tavaroihin, sillä se käy vain sellaisiin tavaroihin, joiden tullitariffi on 9813.00.05 – 9813.00.75. Tuotteet eivät myöskään saa olla myytävänä, joten Temporary Importation Bond ei näin ollen sovellu kyseiseen vientitapaukseen. (Temporary Importation under Bond 2015, 1-2.)

3.2.4 Tulli & verot

Vietäessä tuotteita ulkomaille on tärkeää tutustua kohdemaan tullauskäytäntöihin, sillä ne voivat vaihdella suuresti eri maissa. Myös tulliselvitysajat vaihtelevat suuresti, joka on otettava huomioon. Näyttelytavaroiden on saavuttava jopa viikkoja ennen tavaroiden toimittamista messuosastolle. On siis tärkeää suunnitella aikataulu hyvissä ajoin etukäteen esimerkiksi huolitsijan kanssa. (Keinonen, Koponen 2003, 41.)

Kun käydään kauppaa Euroopan Unionin (EU) ulkopuolella kolmansien maiden kanssa, noudatetaan EU:n yhteistä tullitariffia ja kauppapolitiikkaa. Tullitariffi sisältää tullinimikkeistöt ja tiedot tullimaksujen määrästä. Tässä tapauksessa, kun tavarat palvelevat hyödyllistä käyttöä yhtä tehokkaasti kuin vastaavat koristelemattomat esineet, tullitariffi koodi on 7232 ruostumattomasta teräksestä valmistetuille lautasille ja 7418 kuparista valmistetuille lautasille. (Melin 2011, 252, 253. Kähkönen 9.11.2015.)

Mikäli tavarat on asetettu väliaikaiseen vientiin, tullimaksuja ei tarvitse maksaa viedessä eikä palautettaessa tavaroita takaisin EU:n alueelle. Palautetut tavarat ovat vapaita tullimaksuista myös siinä tapauksessa, että ne muodostavat vain osan tavaroista, jotka on viety yhteisön ulkopuolelle. Tullittomuus kuitenkin edellyttää, että vienti yhteisöstä täytyy todentaa joko poistumisvahvistetulla luovutuspäätöksellä, INF 3 -lomakkeella tai muulla luotettavalla asiakirjalla. Tämä muu asiakirja voi olla esimerkiksi kolmannen maan tullauspäätöksen kopio. Edellytyksenä on myös, että tavarat palautetaan unioniin viimeistään kolmen vuoden kuluessa siitä, kun vienti on tapahtunut. (Tulli 2015c.)

Arvonlisäverotuksessa viennillä tarkoitetaan vientiä EU:n ulkopuolisiin maihin ja taas maahantuonnilla tuontia EU:n ulkopuolelta. Vienti on verotonta, jos tavara kuljetetaan suoraan EU:n ulkopuolelle ja viejänä toimii joko myyjä tai ulkopuolinen kuljetusliike. Arvonlisäverokäsittely vaihtelee suuresti maiden välillä, joten on hyvä selvittää kuinka määränpäämaassa hoidetaan arvonlisäverokäsittely. Tavallista on, että määränpäämaassa verotetaan ainakin tavaroiden arvo tuontina. La Quinta Arts Festivalin sääntöihin kuuluu, että myyjän täytyy rekisteröityä arvonlisäverovelvolliseksi myyntinsä johdosta. Rekisteröinnin voi suorittaa internetissä osoitteessa: <http://www.boe.ca.gov/info/reg.htm>. Yhdysvaltojen Kaliforniassa arvonlisävero (sales tax) on yksi maan korkeimmista, 7,5 %. Useimmilla alueilla Kaliforniassa on myös niin sanottu ”alueellinen vero” (district tax), joka vaihtelee 0,10 % - 2,00 % välillä. La Quintassa veroprosentiksi muodostuu yhteensä 8 %, eli siis alueellinen vero (0,5 %) + sales tax (7,5 %). (Björklund, Hyttinen, Hämäläinen, Jokinen & Klemola. 2010, 92. California State Board of Equalization 2015. La Quinta Arts Festival 2016a. Tax Foundation 2015. Vero 2011.)

3.2.5 Kuljetuspakkaus

Kuljetuspakkauksen tärkeimmät tehtävät ovat suojata tavaraa sekä välittää informaatiota. Väliaikaisesti vietäville tavaroille ei suositella tavallisia vientipakkauksia, sillä pakkaukset saattavat esimerkiksi mennä rikki tavaroita purettaessa ja tämän vuoksi tavaroita ei voida pakata uudelleen samoihin pakkauksiin. Sen sijaan tällaiset tavarat tulisi pakata saranoilla ja lukolla varustettuihin puihin tai vanerisiin laatikoihin. Laatikon lukon avain toimitetaan

huolitsijalle, joka toimittaa sen asiapapereiden kanssa määräraahan, jotta tulli voi tarkistaa laatikon sisällön. Tavarat on syytä myös tukea hyvin, jotta ne eivät pääse liikkumaan laatikon sisällä. (Keinonen & Koponen 2004, 44.)

Pakkauksissa tulee olla useita merkintöjä, muun muassa messujen nimi ja paikkakunta, näytteilleasettajan nimi, näyttelyosaston numero ja halli, bruttopaino sekä juokseva numerointi. Jos pakkaus sisältää helposti särkyviä tavaroita, pitää pakkaukseen laittaa ”särkyvää” -merkki. (Keinonen & Koponen 2003, 44.)

3.2.6 Pakkausluettelo

Pakkausluettelo (Packing List) kiinnitetään pakkauksen kylkeen esimerkiksi muovitas-kuun. Useissa maissa pakkausluettelo nopeuttaa tullaustoimintaa. Pakkausluetteloon on hyvä laittaa laskun kaltaiset yhteystiedot, mutta pakkausluettelosta jätetään pois tuotteiden hintatiedot. (Fintra 2008, 10-4. Melin 2011, 92)

3.3 Kuljetusvakuutukset

Kuljetuksia suunniteltaessa on otettava huomioon sen sisältämät riskit ja niihin on syytä varautua. Riskinä voi olla muun muassa tavarankuljetuksen rikkoutuminen, katoaminen, kastuminen tai muu vahinko, joka aiheuttaa taloudellista vahinkoa tavarasta vastuussa olevalle. Tavarankuljetuksen vastuu voi olla joko tavarankuljettajan, huolitsijan tai tavarankuljetuksen vastaanottajan. (Melin 2011, 180.)

Riskeihin varautuessa analysoidaan kuljetusketju alusta loppuun. Analysoinnissa käydään läpi muun muassa mikä on tavarankuljetuksen vahinkoalttius, miten tavara pakataan, kuljetusmuoto, kuljetusreitti ja lähetysten arvo. Kun riskien taloudelliset vahingot on arvioitu, mietitään miten näitä voitaisiin ehkäistä. Osa vahingoista voidaan varautua vain vakuutuksella. (Melin 2011, 180.)

Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa tavarankuljetusvakuutuksiin ja kuljetusvastuuvakuutuksiin. Tavallisesti tavaroita koskevan vakuutuksen ottaa se osapuoli, jolla on toimituslausekkeen mukaan riski tavarankuljetuksen aikana. Tähän käytetään yritysten välisessä kansainvälisessä kaupassa yleensä Incoterms -toimituslausekkeitä, jotka määrittelevät muun muassa osapuolten toiminta- ja vakuuttamisvelvollisuudet ja missä kohtaa lähetystä riski tavarankuljetuksesta siirtyy toiselle osapuolelle. Tässä tapauksessa kyseessä on kuitenkin messutapahtuma, joten kuljetusten aikana ei ole kahta osapuolta (myyjä ja ostaja) ja näin ollen Incoterms -toimituslausekkeista ei voida sopia osapuolten välillä. Periaatteessa voitaisiin sanoa, että Incoterms -ehtona on Yhdysvaltoihin viessä DDP (Delivered Duty Paid),

joka tarkoittaa toimitettuna ja tullattuna. Tässä ehdossa myyjä hoitaa kaikki vienti- ja tuontimuodollisuudet sekä toimittaa tavarat ostajalle sovitussa toimituspaikassa (tässä tapauksessa messut) ja tällöin vastuu tavarasta siirtyy ostajalle. Seuraavaksi kerrotaan tarkemmin tavarankuljetus- ja kuljetusvastuuvakuutuksesta. (Melin 2011, 57, 181. Yrittäjät 2014b)

3.3.1 Tavarankuljetusvakuutus

Tavarankuljetusvakuutus on esinevakuutus, jossa vakuutuksen kohteena on kuljetettavana oleva tavara. Kuljetusvakuutus rakennetaan tapauskohtaisesti yrityksen kuljetusriskien hallitsemiseksi. Yritys voi vakuuttaa muun muassa kotimaan myynti- ja ostokuljetuksia, tuonti ja vientikuljetuksi sekä alihankinta-, huolto- ja näyttelykuljetuksia. Suomessa tavarankuljetuksien vakuutuksissa käytetään joko suomalaisia tai englantilaisia vakuutusehtoja. Suomalaisia ehtoja käytetään vain kotimaan kuljetuksissa ja Skandinavian maiden välisessä kaupassa sekä tuontikuljetuksissa. Englantilaisia ehtoja käytetään Skandinavian ulkopuolelle suuntautuvissa vientikuljetuksissa. (Melin 2011, 181. Logistiikan maailma 2015f)

Englantilaiset vakuutusehdot ovat maailmanlaajuisesti tunnettuja, ja noin 60–70 % maailmankaupasta vakuutetaan englantilaisilla ehdoilla. Ehdot jakautuu kolmeen luokkaan ICC (Institute Cargo Clauses) A, B sekä C -ehtoihin. ICC A -ehto on kaikista kattavin ”all risks -ehto”. ICC B kattaa hieman enemmän kuin ICC C, mutta on kuitenkin melko suppea vakuutus. ICC C on katastrofiehto. Englantilaiset ehdot ovat verrattavissa suomalaisten vakuutusehtojen täys- laajennettuun perus- ja perusvakuutukseen. Alla olevassa taulukossa on eritelty tarkemmin, mitä riskejä kolme eri vakuutusehtoa kattaa. (Melin 2011, 181, 183.)

Institute Cargo Clauses			
Riski	ICC A	ICC B	ICC C
Tulipalo tai räjähdys	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Kuljetusvälineen törmäys ulkopuoliseen esineeseen	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Aluksen tai proomun karilleajo, uppoaminen tai kaatuminen	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Maakuljetusvälineen kaatuminen tai raiteilta suistuminen	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Yhteisen haverin uhraus	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Meri- järvi- tai jokiveden pääsy alukseen	Kyllä	Kyllä	Ei
Maanjäristys, tulivuorenpurkaus	Kyllä	Kyllä	Ei
Tavarán huuhtoutuminen mereen	Kyllä	Kyllä	Ei
Tavarán katoaminen tippuessa yli laidan tai sitä lastatessa	Kyllä	Kyllä	Ei
Katoaminen tai varkaus	Kyllä	Ei	Ei
Särkyminen	Kyllä	Ei	Ei
Pakkaus ei kunnollinen	Ei	Ei	Ei
Myöhästyminen	Ei	Ei	Ei
Sotariskit*	Ei	Ei	Ei
Lakkoriskit*	Ei	Ei	Ei

* Erillinen vakuutus

Taulukko 3 Englantilaiset Institute Cargo Clauses -vakuutusehdot (Melin 2011, 183–184. AllCovered 2009. Logistiikan maailma 2015g.)

Taulukosta 3 käy ilmi, että englantilaiset vakuutusehdot eivät kata sota- ja lakkoriskejä, vaan niihin on olemassa erillinen vakuutus. Myöskään suomalaiset vakuutusehdot eivät kata kyseisiä riskejä. Sotavakuutus voidaan ottaa kuitenkin vain meri- ja lento- ja postikuljetuksiin. Sota- ja lakkovakuutukset eivät korvaa välillisiä vahinkoja kuten viivästymisvahinkoa ja tuotannonmenetyksiä. (Melin 2011, 191. Logistiikan maailma 2015h.)

Kuljetusvakuutuksen arvo lähtee normaalisti siitä arvosta, mikä tavaralla on lähtöhetkellä. Vakuutuksen arvoon voidaan lisätä vielä kuljetuskustannukset, kauppavoitto sekä vakuutusmaksu. Vakuutusmaksu ilmoitetaan yleensä prosentteina tavarán arvosta ja siihen vaikuttaa muun muassa tavaralaji ja sen vahinkoalttius, pakkaus, kuljetusväline ja -tapa, matka, vakuutusehdot sekä edelliset vahinkotilastot. Vakuutus alkaa, kun tavaraa siirretään ensimmäisen kerran varastointipaikalta lastausta varten, ellei toisin ole sovittu. Vakuutus jatkuu kuljetuksen ajan, johon kuuluu myös uudelleenlastaukset ja välivarastointi purkauksineen ja lastauksineen. Vakuutus päättyy, kun tavara on saapunut määränpäähän ja se on purettu kuljetusvälineestä ja siirretty varastointipaikkaan. Vientivakuutuksissa merkitään yleensä vakuutuskirjaan lauseke ”from warehouse to warehouse” (varastolta varastolle), joka kertoo vakuutuksen kattavuudesta. (Melin 2011, 184.)

Vakuutuksesta on tehtävä vakuutusasiakirja todisteeksi vakuutussopimuksen solmimisesta ja sen olemassaolosta. Tämä asiakirja annetaan kuljetusten yhteydessä ja se voi olla joko vakuutuskirja tai vakuutustodistus. Vakuutuskirja on yksityiskohtaisempi kuin vakuutustodistus. Vakuutuskirjasta näkyy mikä on kuljetettava tavara, kuljetustapa ja -ajankohta, miten kyseinen tavara on vakuutettu, sekä ohjeet, miten toimitaan mahdollisen vahingon sattuessa. Vakuutustodistus on yksinkertaisempi ja joustavampi verrattuna vakuutuskirjaan ja se ei yksilöi kuljetuksia, vaan kertoo vakuutussuojan yleiset tiedot. (Logistiikan maailma 2015i. Melin 2011, 186.)

3.3.2 Kuljetusvastuuvakuutus

Kuljetusvastuuvakuutus on tarkoitettu huolitsijalle tai rahdinkuljettajalle, joka on vastuussa tavarankuljetuksesta. Vakuutus kattaa huolitsijan tai rahdinkuljettajan korvausvastuun. Tämä vakuutus ei ole verrattavissa tavarankuljetusvakuutukseen, sillä ”Kuljetusvastuuvakuutuksella huolintaliike tai muu sellainen vakuuttaa korvausvastuutaan haltuunsa uskottulle tavaralle aiheutuneesta vahingosta, kun taas tavarankuljetusvakuutuksella tavarankuljettaja vakuuttaa itse tavarankuljetuksen” (Logistiikan maailma 2015i). Kuljetusvastuuvakuutus korvaa vahingon vain siinä tapauksessa, jos rahdinkuljettaja on lain mukaan vastuussa vahingosta. (Logistiikan maailma 2015j. Melin 2011, 191.)

Rahdinkuljettajalla on rajallinen vastuu kuljetettavasta tavarasta. Vastuuta rajoittavat erilaiset säädökset ja sopimukset; kuljetusmuotoa säätelevä laki, kuljetusmuotoa koskeva kansainvälinen yleissopimus (esimerkiksi Montrealin yleissopimus) ja alalla noudatettavat yleiset sopimusehdot. Vastuu vaihtelee eri kuljetusmuotojen välillä ja tämän vuoksi on tarjolla useita eri vakuutusratkaisuja;

- tiekuljetusvakuutus
- huolintavakuutus
- terminaalivakuutus
- taakkavakuutus
- ahtausvakuutus
- laivanmeklari ja laivanselvitysvakuutus. (Logistiikan maailma 2015g. Logistiikan maailma 2015k.)

Taulukko 4:ssä on eritelty rahdinkuljettajan enimmäisvastuut eri kuljetusmuodoissa.

Rahdinkuljettajien enimmäisvastuut sekä reklamaatio- ja vanhentumisajat

Kuljetusmuoto	Enimmäiskorvaus	Reklamaation määräaika	Vanhentumis-aika
Merikuljetukset	667 SDR/kolli tai 2 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 3 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kotimaan rautatiekuljetukset	25 e/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 10 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kansainväliset rautatiekuljetukset	17 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät 7 vrk kuluessa.	1 vuosi
Maantiekuljetukset kotimaassa	20 e/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Kansainväliset maantiekuljetukset	8,33 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Lentokuljetukset	19 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti piilevät 14 vrk kuluessa.,	2 vuotta
Postikuljetukset kotimaassa	Paketit 25 e/kg Paketit 40 SDR + 4,50 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät kohtuullisessa ajassa.	1 vuosi
Kansainväliset postikuljetukset	40 SDR + 4,50 SDR/kg	Näkyvät vahingot heti, piilevät kohtuullisessa ajassa.	1 vuosi
Huolinta ja varastointi	8,33 SDR/kg 50 000 SDR/tehtävä	Näkyvät vahingot heti piilevät 7/14 vrk kuluessa.,	1 vuosi
Ahtaus	666,67 SDR/kolli tai 2 SDR/ kg enin. 15 000 e.	Näkyvät vahingot heti piilevät 7 vrk kuluessa.,	1 vuosi

SDR = Special Drawing Right

Taulukko 4 Rahdinkuljettajan vastuu (Logistiikan maailma 2015j)

4 Tarjouspyyntö

Tarjouspyynnössä pyydetään tuotetta tai palvelua myyjältä ja se lähetetään usein monelle eri myyjälle. Tarjouspyyntö ei kuitenkaan velvoita sen tekijää ostamaan tuotetta tai palvelua. Tarjouspyynnön tulee olla mahdollisimman selkeä ja yksityiskohtainen, jotta molemmat osapuolet ymmärtävät sen samalla tavalla. Jos tarjouspyyntö on epäselvä, se vaikeuttaa tarjouksen tekemistä ja tarjouksia voi olla vaikea vertailla. (Hankinnat.fi 2015. Kajaanin ammattikorkeakoulu 2015. Lifti 2009.)

Tarjouspyyntö voidaan tehdä suullisesti tai kirjallisesti, ja kun se on tehty hyvin, oikean kumppanin löytäminen on helpompaa. Tarjouspyynnössä tulee:

- kuvata työn sisältö mahdollisimman tarkasti ja selkeästi,
- antaa tarkat ohjeet hinnoittelulle,
- mainita keneltä voi kysyä mahdollisia lisätietoja (yhteystiedot). (Lifti 2009. Melin 2011, 44.)

Produktin tavoitteena on löytää edullisin ja tehokkain keino viedä yrityksen tuotteet Yhdysvaltojen Kaliforniaan. Jotta saataisiin mahdollisimman todenmukaiset tarjoukset, on tarjouspyyntöjen sisällön oltava mahdollisimman yksityiskohtainen. Tässä tapauksessa tarjouspyynnön tulee sisältää ainakin:

- messujen ajankohta,
- lähtö- sekä määränpääosoite,
- paketin tiedot; mitat, paino, sisältö ja arvo,
- tullitariffikoodit,
- mitä kuljetusmuotoja halutaan käyttää,
- mitä palveluita halutaan huolintayhtiöltä,
- jotta hintoja voidaan vertailla mahdollisimman tarkasti, olisi hyvä, että hinnat ovat eriteltyinä eikä yhtenä kointäsummana,
- yhteystiedot mahdollisia kysymyksiä varten.

Liitteistä löytyy tarjouspyyntö, joka lähetettiin huolintayhtiöille (Liite 3).

5 Case Latimeria Oy

Tämä kappale koostuu opinnäytetyön empiirisestä, eli tutkimusosuudesta. Tutkimus perustuu tarpeeseen selvittää paras ja kustannustehokkain keino viedä Latimeria Oy:n tuotteet Yhdysvaltoihin ja yrityksen halukkuudesta tutustua tarkemmin käytännön asioihin viedessä tavaroita Yhdysvaltoihin (muun muassa verotus). Aikaisemmin huolintayhtiö on tehnyt kaiken yrityksen puolesta, jonka vuoksi prosessiin ja käytännön asioihin ei ole tarkemmin paneuduttu. Tarjouspyyntöjä ja siihen huolintayhtiöltä vastauksena saatuja tarjouksia ja haastatteluja on käytetty tutkimuksessa tutkimusmenetelminä.

Tässä kappaleessa esitellään tarkemmin messut, joihin Latimerian tavoitteena on päästä, ja mitä tulee ottaa huomioon kyseisille messuille pyrkien. Tämän jälkeen kerrotaan hieman tutkimuksen toteutuksesta ja sen etenemisestä jonka jälkeen esitellään pääpiirteitään saadut tarjoukset sisällöllisesti sekä esitellään myös tarjouksen antaneet huolintayhtiöt.

5.1 La Quinta Arts Festival

La Quinta Arts Festivaalit on äänestetty Yhdysvaltojen suosituimmaksi taide- ja käsityömessuiksi vuosina 2013, 2014 ja 2015. Tässä kappaleessa kerrotaan hieman tapahtuman sääntöjä ja kuluja, jotka on syytä ottaa huomioon ennen messuja. Messuille osallistuvien yritysten tuotteet tulee olla alkuperäisiä, käsintehtyjä, niissä tulee olla signeeraus ja kaikkien tuotteiden pitää olla myytävänä. Massatuotantoa ja kaupallisia kopioita ei hyväksytä messuille. (La Quinta Arts Festival 2016a. La Quinta Arts Festival 2016b.)

Tapahtumaan osallistuessa tulee maksaa myyntipaikasta maksu (booth fee), joka vaihtelee paikan koon mukaan. Maksettavana on myös festivaali maksu (festival fee), joka tarkoittaa, että La Quinta Arts Festival järjestölle (La Quinta Arts Festival Foundation) maksetaan 20 % koko myynnistä messuilla, ja tämä maksetaan luottokortilla. Myyjällä tulee olla myös niin sanottu ”Kalifornian myyntilupa” (California Seller’s permit) ja tämän vuoksi myyjän tulee rekisteröityä arvonlisävelvolliseksi. (La Quinta Arts Festival 2016a.)

5.2 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksen toteutuksessa lähdettiin liikkeelle tarjouspyyntöjen huolellisesta suunnittelusta Latimeria Oy:n antamien tietojen perusteella, jotta vastauksena saataisiin mahdollisimman tarkat tarjoukset, jotka sisältävät halutut palvelut. Tarjous haluttiin sekä lento- ja merirahdista ja rahat haluttiin meno-paluuna Suomesta Yhdysvaltoihin ja takaisin. Kun tarjouspyyntöpohja oli valmiina, alkoi tutkimukseen mukaan otettavien huolitsijoiden valinta.

Valintaan vaikutti suurimmaksi osaksi huolitsijan tarjoamat palvelut, sillä kaikki huolintayhtiöt eivät hoida messukuljetuksia.

Kun huolintayhtiöt oli valittu, lähetettiin tarjouspyynnöt joulukuun alussa. Koska vastauksia tuli hyvin vähän, tarjouspyyntö lähetettiin uudestaan parille huolintayhtiölle, sekä muutamalle uudelle huolintayhtiölle noin kuukauden päästä ensimmäisestä lähetyksestä. Tämänkään ei tuottanut tulosta ja helmikuuhun mennessä oli kertynyt vain kaksi tarjousta joten päätin soittaa tarjousten perään. Kun lopulta riittävä määrä tarjouksia oli saatu, alkoi tulosten analysoiminen ja vertaileminen. Tuloksista kerrotaan tarkemmin seuraavassa kappaleessa (5.3.).

Tutkimuksen toteutus ajoittui aikavälille 3.12.2015 – 10.3.2016. Tutkimusta viivyttivät muu muassa joulupyhät sekä lomamatka, mutta suurin syy viivästymiseen oli tarjousten saamisen odottaminen. Viimeinen tarjous vastaanotettiin vasta 4.3.2016 ja tämä hidasti tulosten analysoimisen aloittamista ja näin ollen tutkimuksen kestoa kokonaisuudessaan.

5.3 Tarjouspyyntöjen tulokset

Tavoitteenani oli saada noin neljä/viisi tarjousta, jotta kustannusvertailusta tulee hieman laajempi ja monipuolisempi kuin että olisin vertaillut esimerkiksi vain kahden huolitsijan tarjousta keskenään. Tässä kappaleessa esitellään huolintayhtiöt, joilta tarjoukset vastaanotettiin sekä huolintayhtiöiden antamien tarjousten sisällöt käydään myös läpi.

5.3.1 Tarjoukset

Tarjoukset jotka vastaanotettiin, olivat osittain hyvin erilaisia ja sisälsivät eri palveluita, joka tekee vertailusta melko hankalaa. Esimerkiksi Yritys 3:sen tarjoukset olivat hyvin yksityiskohtaiset ja kaikki hinnat oli eriteltynä, kun taas muiden huolintayhtiöiden tarjouksissa oli annettu isommat ”könttäsumat”, jotka sisälsivät monia palveluita ja eri maksuja. Tässä kappaleessa on kerrottu tiivistäen mitä kunkin huolintayhtiön tarjoukset sisälsivät. Kappaleessa 6.1. perehdytään tarkemmin kuljetusten hintoihin ja niiden vertailuun.

Yritys 1:n tarjous sisälsi tarjoukset lento- ja merirahdista. Näihin kuului kuljetus Suomesta Yhdysvaltoihin ja takaisin. Tarjouksessa oli myös raaka-arvio brokerin inbound/outbound kuluista, joka sisältää siis muun muassa tullaukset ja meri-/lentorahdin käsittelyt Yhdysvalloissa sekä nouto ja jakelu messupaikalle. Brokeria käytetään Yhdysvalloissa yleensä juuri esimerkiksi tullausten hoitoon. Inbound -kulut tarkoittavat Yhdysvaltoihin tuonnista aiheutuvia kuluja, ja outbound -kulut taas niitä kuluja, kun lähdetään maasta pois (esimerkiksi tullaus ja käsittelyt).

Yritys 2:n tarjous sisälsi lento- ja merirahdin Suomesta Yhdysvaltoihin ja takaisin. Yritykseltä saatiin myös tarjous tavaravakuutuksesta, mitä ei ollut muiden tarjouksissa. Lento-rahditarjous sisälsi muun muassa noudon Porvoosta, tullaukset, polttoainelisen, jakelun messuille, sekä myös noudon messuilta, tullaukset USA:ssa ja lentokenttämaksun. Merirahditarjous sisälsi noudon Porvoosta, vientitullaus, satamakäsittelyn, B/L maksun, jakelun messuille sekä noudon messuilta, tullaus USA:ssa, satamakäsittely, jakelu Porvoossa. Tarjouksessa myös kerrottiin lentorahdin kestävän noin viikon ja merirahdin noin neljästä viiteen viikkoon.

Yritys 3:lta saatiin sekä lento- että merirahdi -tarjoukset. Molemmat tarjoukset sisälsivät vienti- ja tuonti selvitykset Suomessa ja Yhdysvalloissa sekä meno-paluu -rahat. Lento-rahdin osalta tarjouksessa oli myös mukana nouto- ja jakelukustannukset Yhdysvalloissa. Tarjous ei sisältänyt vakuutusta.

Yritys 4:lta saatiin lentotarjous, joka sisälsi kuljetukset Suomesta Yhdysvaltoihin ja takaisin. Merirahditarjous sisälsi jostain syystä pelkästään tuontirahdin Yhdysvalloista Suomeen, mutta ei vientirahdia Yhdysvaltoihin. Tarjoukset sisälsivät logistiikkakoordinaation, kuljetukset, tullaukset Suomessa ja Yhdysvalloissa sekä noudon ja jakelun messupaikalle.

6 Pohdinta

Tämä luku koostuu tarjousten tarkemmasta tarkastelusta ja niiden vertailusta keskenään taulukoiden avulla. Tulosten perusteella yritetään saada selville paras kuljetusvaihtoehto. Tämän jälkeen pohditaan muun muassa tutkimuksen luotettavuutta ja omaa oppimista.

6.1 Tulosten tarkastelu

Tässä kappaleessa tarkastellaan erillisissä taulukoissa lentorahdin ja merirahdin kustannuksia niiden tarjousten perusteella, jotka vastaanotettiin neljältä huolintayhtiöltä. Myös vienti ja tuonti on jaettu omiin taulukoihinsa. Alkuperäisistä tarjouksista yhdistin joitakin maksuja, jotta taulukoista tulisi selkeämpiä ja helpommin luettavia.

Kaikissa taulukoissa ilmoitetut hinnat ovat euroissa. Osassa tarjouksista oli osa kustannuksista ilmoitettu Yhdysvaltain dollareissa, ja myös nämä on muutettu euroiksi tämän hetkisellä kurssilla \$1 ~ 0,911 EUR (pyöristetty kolmen desimaalin tarkkuudelle). Tämä tehtiin sen takia, että taulukkoon saataisiin kaikki hinnat euroissa ja vertailu olisi helpompaa. Ensimmäiseksi vertaillaan lentorahdin viennin kustannuksia Yhdysvaltoihin (taulukko 5).

Lentorahti Vienti				
	Yritys 1	Yritys 2	Yritys 3	Yritys 4
Lentorahti	970	540	271	745
Nouto Porvoo / PK seutu			75	
AWB maksu			20	
Vientitullaus			140	140
Polttoainelisä			157,5	
Turvataarkastusmaksu			18	
Jakelu USA	820,03	687,92	81,85	875
Käsittelymaksu USA			82,33	
Tullaus USA			117,93	
Tavaravakuutus	182,25	182,25	182,25	182,25
Logistiikkakoordinaatio	0	0	0	100
Yhteensä	1972,28	1410,17	1145,86	2042,25

Taulukko 5 Lentorahdin viennin kustannukset

Taulukon 5 kustannusvertailun perusteella huomataan, että edullisimmat vaihtoehdot ovat Yritys 3 ja Yritys 2. Taulukossa samenvärisellä pohjalla olevat maksut sisältyvät sillä väripohjalla ilmoitettuun hintaan. Esimerkiksi Yritys 2:n lentorahti 540 € sisältää myös noudon Porvoosta, Air Waybill -maksun, vientitullauksen, polttoainelisan ja turvatarkastusmaksun.

Harmaalla pohjalla olevat hinnat ovat arvioitu muiden hintojen perusteella. Esimerkiksi Yritys 2 oli ainoa yritys, jolta saatiin tarjous tavaravakuutuksesta. Sen vuoksi tavaravakuutuksen hinta on sama jokaisella yrityksellä, sillä se on laitettu Yritys 2:sen tarjouksen perusteella. Yritys 3:n tarjouksessa ei ollut eriteltynä vientitullauskustannuksia, joten sen hinta laitettiin yritys 4:sen tarjouksen perusteella, jossa oli erikseen ilmoitettu hinta tullaukselle. Yritys 1:sen tarjouksessa oleva hinta jakelulle USA:ssa (820,03 €) on puolitettu tarjouksessa olevasta kokonaissummasta (1640,06 €) brokerin inbound/outbound kuluille, ja toinen puolisko löytyy taulukosta 7 lentorahdin tuonnin kustannukset.

Yritys 4:sen tarjous sisälsi myös logistiikkakoordinaation, jolla luultavasti tarkoitetaan kuljetusten järjestelystä aiheutuvia kustannuksia, ja tullivakuudet Suomessa (195 €) ja Amerikassa (240 €). Jätin tullivakuuksien hinnat pois vertailusta, sillä niitä ei ollut muissa tarjouksissa ja ne annetaan vain tullimaksujen maksamisen vakuudeksi esimerkiksi haettaessa väliaikaista tullivapautta. (Nordicguarantee 2016.)

Lentorahti tuonti				
	Yritys 1	Yritys 2	Yritys 3	Yritys 4
Lentorahti	1350	847,24	248,82	1455
Nouto USA	820,03	523,85	81,85	
Polttoainelisä			151,67	
Terminaalimaksu			18	
Turvataarkastusmaksu			18	
Lisäturvamaksu			43,33	
Tullaus USA			38,52	
Jakelu Porvoo/pk-seutu		190	75	365
Logistiikkakoordinaatio	0	0	0	100
Tullaus Suomi			140	140
Yhteensä	2170,03	1561,09	815,19	2060

Taulukko 6 Lentorahdin tuonnin kustannukset

Yllä oleva taulukko 6 on laadittu samalla periaatteella kuin taulukko 5. Samaan hintaan sisältyvät maksut ovat samalla väripohjalla, ja harmaalla pohjalla olevat hinnat ovat arvioitu muiden hintojen perusteella. Yritys 3:sen turvatarkastuksen hinta (18 €) on arvioitu sen lentorahdin viennin tarjouksen perusteella. Vertailun tuloksena on, että yritys 3:sen ja yritys 2:sen tarjoukset ovat edullisempia kuin yritys 1:sen ja yritys 4:sen tarjoukset.

Merirahti venti				
	Yritys 1	Yritys 2	Yritys 3	Yritys 4
Merirahti	570	390	210,34	1530
Nouto PK-seutu / Porvoo	56,61		56,61	
Vientitullaus			?	
B/L Konossementti			50	
Polttoainelisä			?	
Tavaravakuutus	182,25	182,25	182,25	182,25
Jakelu USA	728,91	778,91	81,85	
Tullaus USA			487,39	
Yhteensä	1537,77	1351,16	1068,44	1712,25

Taulukko 7 Merirahdin viennin kustannukset

Taulukossa 7 myös samanväriset sarakkeet kuuluvat samaan hintaan. Tässä taulukossa on kuitenkin arvioituja hintoja hieman enemmän kuin muissa. Tämä johtuu siitä, että esimerkiksi yritys 4:sen tarjous ei sisältänyt ollenkaan merirahdin vientitarjousta. Niinpä merirahdin hinta on arvioitu tuonti -tarjouksen perusteella (1530 €) + Yritys 2:sen vakuutustarjous 182,25 €. Yritys 4:sen hinnat merirahdin viennin kustannuksista perustuu siis kokonaan pelkästään hyvin karkeaan arvioon.

Kuten edellisissä lentorahdin kustannusvertailuissa, tässäkin yritys 3 osoittautuu edullisimmaksi ja yritys 2 toiseksi edullisimmaksi. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että yritys 3:sen tarjouksesta puuttui muun muassa vientitullaus ja polttoainelisä, ja niihin en löytänyt sopivaa vertailukohdetta, joten niissä ei ole edes hinta-arviota. USA:n jakelukustannusten hinta-arvio on arvioitu yritys 3:sen lentorahditarjouksen perusteella. Yritys 1:sen noutokustannukset Porvoosta/PK-seudulta on arvioitu yritys 3:sen vastaavan hinnan perusteella.

Merirahti tuonti				
	Yritys 1	Yritys 2	Yritys 3	Yritys 4
Merirahti	800	255,1	303,17	845
Nouto USA	724,63	619,53	81,85	
Tullaus USA			438,43	
B/L Konossementtimaksu			50	
Terminaalimaksu LCL			28	
Varustamon luovutuskulut			50	
Tullaus Suomessa			140	140
Jakelu Pk seutu / Porvoo	56,61	370	56,61	445
Polttoainelisä			?	
Logistiikkakoordinaatio	0	0	0	100
Yhteensä	1581,24	1244,63	1148,06	1530

Taulukko 8 Merirahdin tuonnin kustannukset

Taulukossa 8 jouduttiin myös jonkin verran käyttämään hinta-arviointia. Variskin yritys 3:sen kohdalla, sillä sen merirahdin tuonti tarjous ei sisältänyt ollenkaan noutoa USA:ssa, konossementtimaksua eikä tullausta Suomen päässä. Nämä kustannukset arvioin siis yritys 3:sen muiden tarjousten perusteella, ja tullauksen hinta-arvio perustuu yritys 4:sen hintaan. Myös polttoainelisä puuttui yritys 3:sen tarjouksesta, ja siihen en löytänyt sopivaa vertailukohdetta, jotta olisin voinut merkitä hinta-arvion.

Jälleen kerran edullisin näistä vaihtoehtoista on yritys 3 kuitenkin huomioon ottaen, että kokonaissumma koostuu monista hinta-arvioista ja kaikille ei ole voitu antaa edes hinta-arviota. Tässä tapauksessa voi siis hyvinkin olla, että yritys 2 on todellisuudessa edullisin vaihtoehto.

Kokonaiskustannukset				
	Yritys 1	Yritys 2	Yritys 3	Yritys 4
Lento	4142,31	2971,26	1961,05	4102,25
Meri	3119,01	2595,79	2216,5	3242,25

Taulukko 9 Kokonaiskustannukset lento- ja merirahti

Taulukossa 9 on laskettu yhteen kunkin huolintayhtiön tarjouksien lento- ja merirahdin vienti- sekä tuontitarjoukset. Näin nähdään helposti ja nopeasti mikä on kokonaiskustannuksiltaan edullisin vaihtoehto, joka on merkitty taulukossa violetilla värillä.

Vertaillessa lento- ja merikuljetusten hintoja, huomataan, että pääosin merikuljetus on halvempi vaihtoehto kuin lentokuljetus. Ainoastaan Yritys 3:lla on lentokuljetus edullisempi. Yritys 2:lla ero lento- ja merikuljetuksen välillä on vain 375,47 €, joten aika–raha suhteen huomioon ottaessa lentokuljetus on käytännössä edullisempi vaihtoehto, sillä se on nopeampaa ja nykyään aika on rahaa. Lentokuljetukset kestävät arviolta noin yhdestä kahteen viikkoa, kun taas merikuljetuksissa voi mennä neljästä kuuteen viikkoa. Yritys 1:sen ja yritys 4:sen lento- ja merikuljetuksen välinen ero on noin 1000 €, joten tässä tapauksessa merikuljetus voi mahdollisesti olla kannattavampaa. (Exhibitor 2015.)

6.2 Johtopäätökset

Opinnäytetyön tavoitteena ja pääongelmana oli tehdä vientiselvitys Yhdysvaltoihin. Alaongelmana oli, että löytyykö tutkimuksen avulla kustannustehokkain keino viedä Latimeria Oy:n tuotteita Yhdysvaltojen Kaliforniaan. Ensiksi voidaan todeta, että on ehdottomasti suositeltavaa käyttää huolintayhtiötä apuna kuljetettaessa tavaroita messuille ulkomaille, varsinkin jos yrityksen sisällä ei ole kokemusta kuljetusalasta. Kuljetukset sisältävät niin paljon yksityiskohtia ja dokumentteja, joista pitäisi pitää huolta, että on paljon helpompi vaihtoehto yritykselle jättää kyseinen asia ammattilaisten hoidettavaksi. Toiseksi voidaan todeta, että kustannusvertailun perusteella kustannustehokkain vaihtoehto on yritys 3:sen lentokuljetus, jonka kokonaissummaksi tarjousten perusteella tulee 1961,05 €.

Kuljetuskustannusten vertailu ei ole helppoa ja se on hyvin aikaa vievää. Vertailussa tulee miettiä niin sanotut ”päävertailukohteet”, eli mitkä ovat tärkeimmät vertailtavat hinnat. Esimerkiksi pienempiä maksua voi sisällyttää muihin hintoihin, joka yksinkertaistaa vertailua. Jälkeenpäin katsottuna tarjouspyyntö olisi voinut olla entistä tarkempi, jotta saadut tarjoukset olisivat olleet myös selkeämmät. Näin kustannusten vertailukin olisi voinut olla hieman helpompaa.

6.2.1 Tutkimuksen reliabiliteetti

Tutkimuksen reliabiliteettiin eli luotettavuuteen vaikuttaa muun muassa tarjousten huono vertailtavuus ja se, että lähetys ei ollut niin sanotusti ”oikea lähetys”, sillä Latimeria ei tällä kertaa päässyt osallistumaan kyseisille messuille. Näin ollen huolitsijat eivät välttämättä ole voineet antaa tarkkoja hinta-arvioita, vaan osa voi olla vain suuntaa antavia ja hyvinkin karkeita hinta-arvioita. Huonoon vertailtavuuteen vaikuttaa tarjousten sisällöllinen eroavaisuus ja hinta-arviot, jonka vuoksi täysin täydellistä ja todenmukaista kustannusvertailua ei ole voitu tehdä. Vaikka tarjousten vertailun lopputuloksena saadut kokonaissummat eivät olekaan täysin tarkkoja, ovat ne silti hyviä suunnannäyttäjiä ja niiden perusteella voidaan

arvioida missä hintaluokassa kyseiset palvelut liikkuvat. Vertailun avulla myös selvästi nähdään edullisimmat huolintayhtiöt.

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttaa myös se, että messuilla on tarkoitus myydä yrityksen tuotteita, joten tuodessa tuotteita takaisin Suomeen määrät eivät ole hyvinkään todennäköisesti samat kuin viedessä niitä Yhdysvaltoihin. Tämä voi aiheuttaa suuriakin muutoksia tuontikuljetuksen kustannuksissa.

6.2.2 Lopputulos

Tuloksissa ilmeni melko suuriakin vaihteluja eri huolintayhtiöiden hinnoissa. Osaksi tämä voi johtua siitä, että tarjoukset eivät olleet täysin identtisiä eivätkä välttämättä sisällä kaikkia samoja asioita. Osaltaan myös tarjousten sisältö vaikuttaa kokonaiskustannusten lisäksi siihen, mikä huolintayhtiö lopulta valitaan. Esimerkiksi yritys 3:sen ja yritys 2:sen tarjoukset olivat sisällöltään ja muutenkin kaikin puolin ammattimaisimmat – ja tämän lisäksi nämä olivat kaksi edullisinta vaihtoehtoa. Yritys 1:sen tarjous oli hyvin suuntaa antava, ja kustannukset oli ilmoitettu vain yhtenä isona summana, jonka vuoksi oli hyvin vaikeaa arvioida mitä kaikkia kuluja nämä summat pitävät sisällään. Yritys 4:sen tarjous oli täynnä kirjoitusvirheitä, joka teki tarjouksesta epäselvän ja mielestäni myös epäammattimaisen.

Lopullinen päätös voidaan tehdä melkeinpä kokonaan perustuen kustannuksiin ja hintalaatusuhteeseen, sillä tässä tapauksessa ei vaikuta esimerkiksi se, että tavarat pitäisi saada mahdollisimman nopeasti kuljetettua määränpäähän. Latimerian tuotteet voidaan lähettää tarpeeksi ajoissa, joten tämä seikka ei vaikuta valittaessa meri- ja lentorahdin välillä. Kuitenkin kannattaa miettiä, jos ero lento- ja merirahdin kustannusten välillä ei ole suuri, että kumpi vaihtoehdoista tulee lopulta kannattavammaksi. Merirahdissa tuotteiden kuljetus kestää viikkoja, kun taas lentorahti kulkee määränpäähän vain viikossa tai kahdessa. (Luukkonen 2.11.2015.)

Tutkimuksen tavoite täyttyi niiltä osin, että vertailtavana olevista vaihtoehdoista saatiin selvitettyä edullisin vaihtoehto, eli yritys 3:sen lentokuljetus. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tämä lopputulos on kaikista saatavilla olevista vaihtoehdoista edullisin. Tutkimukseen valittiin neljä huolintayhtiötä, joten tutkimusaineisto oli melko suppea, sillä huolintayhtiöitä on monia muitakin. On siis mahdollista, että tutkimuksen ulkopuolelta voi löytyä vaihtoehto, joka on kustannustehokkaampi.

Täytyy myös muistaa, että kustannusvertailussa on vertailtu vain kuljetusten hintoja. Kuljetukset jo itsessään koostuvat monesta eri asiasta, kuten polttoainelisistä ja erilaisten kuljetusasiakirjojen laatimisesta, mutta näiden kustannusten lisäksi tulee vielä lisäkustannuksia, joihin on syytä tutustua etukäteen. Muun muassa messujen kulut (esimerkiksi osallistumiskulut, laatikoiden varastointi kustannukset ja 20 % festivaalimaksu kokonaismyynnistä) ja verot tulee ottaa huomioon.

6.3 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyön tekeminen on ollut iso oppimisprosessi. Tämä prosessi on lisännyt ammatillista osaamistani ja se on ehdottomasti haasteellisin vaihe koko koulutuksen aikana ja se on vaatinut paljon enemmän työtä kun kursseilla tehdyt projektit. Samalla se on myös hyvin opettavainen, sillä siinä joutuu itse todella paneutumaan aiheeseen jotta saa jotain aikaiseksi. Opinnäytetyön valmistumisen jälkeen pidän aihetta yhä mielenkiintoisena ja toivon joskus voivani työskennellä kansainvälisten kuljetusten parissa. Kyseisessä aihealueessa on mielestäni hyvin paljon monipuolisuutta sekä tarpeeksi haasteellisuutta joka tekee siitä mielekkään ja motivoivan.

Työn tekemällä olen oppinut myös paljon uutta kansainvälisistä kuljetuksista ja niihin sisältyvistä asioista ja olen päässyt syventymään kyseiseen aiheeseen paljon yksityiskohtaisemmin kuin koulun kursseilla. Koen kuitenkin, että aikaisemmista projekteista ja kansainväliseen kauppaan painottuvista kursseista on ehdottomasti ollut hyötyä tämän opinnäytetyön teossa.

Opinnäytetyön alkuvaiheessa oli hieman haastavaa muodostaa työn rakenne, mutta kun tutkimuksen aihe ja pääongelma tarkentui, muodostui rakenne tämän jälkeen melko vaivattomasti. Haasteellisimmaksi osuudeksi tutkimuksessa osoittautui tarjousten saaminen, jonka aikaisemmin oletin olevan kohtalaisen helppo ja vaivaton työvaihe. Tämän takia työn valmistuminenkin viivästyi sen tavoiteajasta, joka oli joulukuussa 2015, sillä ilman tarjouksia ei tutkimuksessa päässyt juurikaan etenemään. Tästä vaiheesta opin hyvin kärsivällisyyttä sekä kommunikaatiotaitoja muun muassa soitellessani tarjousten perään. Kun ajattelen mitä tekisin toisin, tulee heti mieleen tarjoukset. Odotin hieman liian kauan ennen kuin aloin kyselemään ja soittelemaan tarjousten perään. Tämän olisin voinut tehdä muutamia viikkoa aikaisemmin, joka olisi nopeuttanut opinnäytetyön valmistumista.

Kaiken kaikkiaan työtä oli mukava tehdä, vaikka tarjousten kanssa oli ajoittain hieman hermoja raastavia hetkiä. Mielenkiintoinen aihe, sekä se, että työlläni on toimeksiantaja,

motivoi tekemään töitä työn eteen, jotta tuloksena olisi mahdollisimman hyödyllinen lopputulos molemmille osapuolille.

Lähteet

AllCovered 2009. ICC comparison. Luettavissa: http://www.allcovered.net/AC-OM-Clauses-Pages/AC-OM-ICC_Clauses_Compare.html. Luettu: 20.10.2015.

Ata Carnet'iden hyväksyminen jäsenmaissa 2011. Luettavissa: [file:///C:/Users/a1203291/Downloads/ATA_HYVAKSYMENEN_11%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/a1203291/Downloads/ATA_HYVAKSYMENEN_11%20(1).pdf). Luettu: 12.10.2015.

Beweship 2015. Tapahtumalogistiikka. Luettavissa: <http://www.beweship.com/?page=tapahtumalogistiikka#.VI12gnYrLIU>. Luettu: 15.10.2015.

Björklund, A., Hyttinen, P., Hämäläinen, P., Jokinen, M. & Klemola, A. 2010. Kansainvälisen kaupan arvonlisäverotus. Helsinki: KHT-Media Oy. Keuruu

California State Board of Equalization 2015. California City & County Sales & Use Tax Rates. Luettavissa: <http://www.boe.ca.gov/cgi-bin/rates.cgi?LETTER=L&LIST=CITY>. Luettu: 4.2.2016.

DHL 2015a. Näyttelykuljetukset. Luettavissa: http://www.dhl.fi/fi/logistics/rahtikuljetuspalvelut/nayttely_ja_tapahtumalogistiikka.html. Luettu: 15.10.2015.

Exhibitor 2015. Customs, Crates & Carnets - A Global Guide to International Shipping. Luettavissa: <http://www.exhibitoronline.com/topics/article.asp?ID=1473>. Luettu: 27.10.2015.

Fintra. 2008. Vientikaupan asiakirjat 2008. Fintra ja Multikustannus oy. Helsinki.

Hankinnat.fi 2015. Tarjouspyyntömalleja. Luettavissa: <http://www.hankinnat.fi/fi/malleja-jalainsaadantoa/asiakirjamalleja/tarjouspyyntomalleja/Sivut/default.aspx>. Luettu: 5.11.2015.

Harma, H-L. 13.10.2015. Kansainvälisten asioiden asiantuntija. Kauppakamari. Sähköposti.

Kajaanin ammattikorkeakoulu 2015. Liikeasiakirjat. Luettavissa: <https://www.kamk.fi/oppiminen/Oppimisen-tyokalupakki/Kirjoittamisen-tyokalut/Liikeasiakirjat#Tarjouspyynto>. Luettu: 5.11.2015.

Kauppakamari 2015a. ATA Carnet –maat. Luettavissa:

<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/ata-carnet/ata-carnet-maat/>. Luettu 22.9.2015.

Kauppakamari 2015b. ATA Carnet –tulliasiakirja. Luettavissa:

<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/ata-carnet/>. Luettu 22.9.2015.

Keinonen S, Koponen P. 2003. Menesty messuilla – Yrityksen opas. Multiprint Oy. Helsinki.

Kähkönen, I. 9.11.2015. Tullineuvonta. Tulli. Sähköposti.

La Quinta Arts Festival 2016a. La Quinta Arts Festival Rules. Luettavissa:

<http://www.lqaf.com/artists-resources/la-quinta-arts-festival-participation/la-quinta-arts-festival-rules/>. Luettu: 4.2.2016.

La Quinta Arts Festival 2016b. La Quinta Arts Festival 2016. Luettavissa:

<http://www.lqaf.com/cultural-events/la-quinta-arts-festival/>. Luettu: 4.2.2016.

Lifti 2009. Ostajan opas: Miten tehdään hyvä tarjouspyyntö? Luettavissa:

http://www.lifti.fi/files/Kirjasto/Markkinointiopas_2009_Ostajanopas_Hyvatarjouspyynto.pdf
. Luettu: 5.11.2015.

Logistiikan maailma 2015a. Logistiikka ja toimitusketju. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_ja_toimitusketju. Luettu: 5.11.2015.

Logistiikan maailma 2015b. Huolinta-alan tausta ja kehittyminen. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta-alan_tausta_ja_kehittyminen. Luettu: 22.10.2015.

Logistiikan maailma 2015c. Huolinta. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta>. Luettu: 1.12.2015.

Logistiikan maailma 2015d. Huolintayritysten tarjoamat palvelut. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut. Luettu: 28.10.2015.

Logistiikan maailma 2015e. Linjaliikenne. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Linjaliikenne>. Luettu: 23.2.2016.

Logistiikan maailma 2015f. Tavarankuljetusvakuutus. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tavarankuljetusvakuutus>. Luettu: 20.10.2015.

Logistiikan maailma 2015g. Englantilaiset Institute Cargo Clauses (ICC) –ehdot. Luettavissa:

[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Englantilaiset_Institute_Cargo_Clauses_\(ICC\)_-ehdot](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Englantilaiset_Institute_Cargo_Clauses_(ICC)_-ehdot). Luettu: 20.10.2015.

Logistiikan maailma 2015h. Sotavakuutus ja lakkovakuutus. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Sotavakuutus_ja_lakkovakuutus. Luettu: 20.10.2015.

Logistiikan maailma 2015i. Vakuutuskirja. Luettavissa:

[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Vakuutuskirja_\(Insurance_Policy\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Vakuutuskirja_(Insurance_Policy)). Luettu: 20.10.2015.

Logistiikan maailma 2015j. Kuljetusvastuuvakuutus. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusvastuuvakuutus>. Luettu: 20.10.2015.

Logistiikan maailma 2015k. Rahdinkuljettajan rajoitettu vastuu. Luettavissa:

http://logistiikanmaailma.fi/wiki/Rahdinkuljettajan_rajoitettu_vastuu. Luettu: 20.10.2015.

Luukkonen, J. & Seppälä, K. Latimeria. Haastattelu 26.2.2014.

Luukkonen, J. Latimeria. Haastattelu 6.10.2015.

Luukkonen, J. Latimeria. Haastattelu 2.11.2015.

Melin K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt - Vienti ja tuonti. Tammertekniikka. Tampere.

Nordicguarantee 2016. Tullitakaus. Luettavissa:

<http://www.nordicguarantee.fi/takaukset/tullitakaus/>. Luettu: 9.3.2016.

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Suomen Spedservice Oy. Vantaa.

Suomen messulogiikka 2010a. Yritys. Luettavissa: <http://www.smlog.fi/fi/yritys/>. Luettu: 15.10.2015.

Suomen messulogiikka 2010b. Palvelut. Luettavissa: <http://www.smlog.fi/fi/palvelut/>. Luettu: 15.10.2015.

Tax Foundation 2015. State and local sales tax rate in 2015. Luettavissa: http://taxfoundation.org/article/state-and-local-sales-tax-rates-2015#_ftn2. Luettu: 12.11.2015.

Temporary Importation Bond 2015. Temporary Importation under Bond. Luettavissa: https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjG6ZGb5bPLAhXnlpoKHZaPDVoQFggZMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.cbp.gov%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocuments%2Ftemporaryimportationunderbond.doc&usg=AFQjCNFTVN0HW_dtsKYwyDcDvHGIO_EluA. Luettu: 3.12.2015.

Tulli 2013. Viennin asiakasohje 8. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_asiakasohjeet/2013_08_valiaikainen_vienti.pdf. Luettu: 16.10.2015.

Tulli 2015a. Ulkomaankaupan kuljetukset 2014. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset14/liitteet/2014_M10.pdf. Luettu: 27.10.2015.

Tulli 2015b. Mitä on vienti? Luettavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/>. Luettu: 19.10.2015.

Tulli 2015c. Tuonnin asiakasohje 24/2014. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/ITU_ohjeita/itu/2014_24_palautustavaroiden_tuonti.pdf. Luettu: 9.11.2015.

U.S. Customs and border protection. 2014. Trade Shows - exhibiting a product/ booths. Luettavissa: https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/1212/kw/temporary%20importation%20exhibition/session/L3RpbWUvMTQ0NTUxMTM5My9zaWQvRUhsVjFBem0%3D/suggested/1. Luettu: 22.10.2015.

Vahvaselkä I. 2009. Kansainvälinen liiketoiminta ja markkinointi. Edita. Helsinki.

Vero 2011. Ulkomaankaupan arvonlisäverotus. Luettavissa: https://www.vero.fi/fi-FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Avoin_yhtio_ja_kommandiittiyhtio/Arvonlisaverotus/Ulkomaankaupan_arvonlisaverotus. Luettu: 12.11.2015.

Virtual Statistics 2016. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen erot. Luettavissa: <https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/01/07/>. Luettu: 23.3.2016.

Yrittäjät 2014a. Messut, yhteistoiminta ja uusille markkinoille asettuminen. Luettavissa: http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/messut_yhteistoiminta_etabloituminen/. Luettu: 24.9.2015.

Yrittäjät 2014b. Logistiikka. Luettavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/logistiikka/>. Luettu: 1.12.2015.

Liitteet

Liite 1. Opinnäytetyön aikataulusuunnitelma

Vko 39	<ul style="list-style-type: none">• Johdanto lähes valmis• Materiaalin kerääminen• Kirjoita ylös kysymyksiä Latimerialle
Vko 40	<ul style="list-style-type: none">• Materiaalin kerääminen• Teorian aloittaminen• Latimeriaille s-postilla kysymyksiä. Mahdollisen tapaamisen sopiminen jos tarvetta• Seminaari 1
Vko 41	<ul style="list-style-type: none">• Teoriaa
Vko 42	<ul style="list-style-type: none">• Teoriaa• Tutkimuksen suunnittelun aloittaminen
Vko 43	<ul style="list-style-type: none">• Tutkimuksen suunnittelu• Teoriaa
Vko 44	<ul style="list-style-type: none">• Seminaari 2• ONT leiri• Teoriaa• Latimerialle s-postia
Vko 45	<ul style="list-style-type: none">• Tarjouspyyntöjen suunnittelu• Teorian viimeistelyä• Tapaaminen Latimerian kanssa
Vko 46	<ul style="list-style-type: none">• Teorian viimeistelyä• Tarjouspyyntöjen suunnittelu
Vko 47	<ul style="list-style-type: none">• Teorian viimeistelyä• Tarjouspyyntöjen suunnittelu/lähtettäminen
Vko 48	<ul style="list-style-type: none">• Teorian viimeistelyä
Vko 49	<ul style="list-style-type: none">• Vastausten analysointia
Vko 50	<ul style="list-style-type: none">• Vastausten analysointia
Vko 51-53	<ul style="list-style-type: none">• Työn viimeistelyä• Työ valmis

Liite 2. Juha Luukkosen haastattelu.

6.10.2015

Kuinka suuri osa myynnistä tapahtuu ulkomailla?

- Myynnistä n. 50% tapahtuu ulkomailla ja ulkomaanmyynnin osuus tuntuu kasvavan jatkuvasti.

Onko messuosallistuminen todettu kannattavaksi?

- Messuja on monenlaisia. Tärkeintä on löytää meille sopivimmat. Kaikki eivät suinkaan ole erityisen hyviä (esim. Habitare Helsingissä, jossa olimme tänä vuonna ensimmäistä kertaa). Osa tapahtumista on todella hyviä ja pyrkimyksemme on löytää uusia hyviä tapahtumia joka vuosi.

Onko aikaisempaa kokemusta USAn markkinoista?

- USA:n markkinoista on hieman kokemusta. Itseasiassa myymme myös täällä kotimaassa hyvin paljon juuri amerikkalaisille. Muutama butiikki myy tuotteitamme USA:ssa ja Kanadassa ja olemme olleet messuilla Chicagossa ja Philadelphiassa. Philadelphian tapahtuma oli vastaavanlainen La Quinta Art Festivalin kanssa ja huippumenestys meille.

Oliko juuri tämän tapahtuman (La Quinta Arts Festival) valintaan asiakkaan suosittelun lisäksi muita syitä?

- Asiakkaiden ja kollegojen vinkit ovat hyviä. Tapahtumista saa myös lisäinformaatiota, kun jaksaa etsiä.

Onko aikaisemmin käytetty ATA Carnet'a? Onko aikaisemmin käytetty huolitsijaa?/Miten tavarat yleensä toimitetaan ulkomaille?

- Huolitsijaa olemme käyttäneet Euroopan ulkopuolisissa tapahtumissa, USA:ssa ja Koreassa. ATA Carnet on samoin tuttu Korean ja Japanin tapahtumista. Euroopan tapahtumat ovat usein 3-4 päiväisiä, jolloin tavarat voi viedä mukanaan lentokoneessa (n.50kg saa mukaansa jopa muutamalla kympillä).

Mainitsitte tapaamisessamme, että paketti tulisi olemaan n. 150kg ja arvoltaan n. 3000 €.
Osaisitteko antaa tarkempia mittoja?

- Taisin sanoa, että Kalifornian tapahtumaan menisi n. 150 kg tavaraa ja sen erän yhteisarvo n. 30000Eur. Pakkauksen mitat 90 x 60 x 70 cm.

Liite 3. Tarjouspyyntö

Hei,

olen opiskelija Haaga-Helia ammattikorkeakoulusta ja teen opinnäytetyönä vientiselvitystä suomalaiselle yritykselle. Yrityksen tavoitteena on viedä ruostumattomasta teräksestä ja kuparista valmistettuja vateja messuille Yhdysvaltojen Kaliforniaan (tullitariffit 7232 ja 7418), ja tätä varten tarvitsevat tietoa kustannuksista. Kuljetuspakkaus tulisi olemaan painoltaan noin 150kg, mitoiltaan noin 90cm x 60cm x 70cm ja arvoltaan noin 30 000 €.

Paketin lähtöosoite on: Itätuulentie 5, 06150 Porvoo, Finland ja määränpää: 78495 Calle Tampico, La Quinta, CA 92253, USA.

Pyytäisin tarjousta ylläolevien tietojen perusteella, joka sisältää:

- lento- ja merikuljetuksen hinnat messuille ja takaisin Suomeen,
- laatikoiden varastointi messujen aikana,
- tavarankuljetusvakuutuksen,
- tulli & verot.

Jos mahdollista, niin palveluiden hinnat voisivat olla eriteltynä tarjouksessa, niin hintojen vertailusta tulee helpompaa.

Kiitos!

Ystävällisin terveisin,

Maija Keskiivari

Liite 4. Toimeksiantajan palaute

Hei Maija

Hyvää työtä! Mielestäni olet onnistunut erinomaisesti. Olet selvittänyt todella laajasti tätä kokonaisuutta ja kerännyt mainion paketin tietoa asiasta.

Mielenkiintoinen yksityiskohta on esim. huomata, kuinka valtavia hintaeroja rahtihintojen tarjouksissa oli.

Uskon, että tulemme käyttämään tätä informaatiopakettia tulevaisuudessa, olemme nimittäin hakeneet useampaankin yhdysvaltalaiseen tapahtumaan ja haemme varmasti uudestaan tähän kyseiseen Californian tapahtumaan.

Ystävällisin terveisin

Juha Luukkonen, tel. +358 41 5187799

Latimeria Oy, www.latimeria.fi

Itätuulentie 5

06150 Porvoo